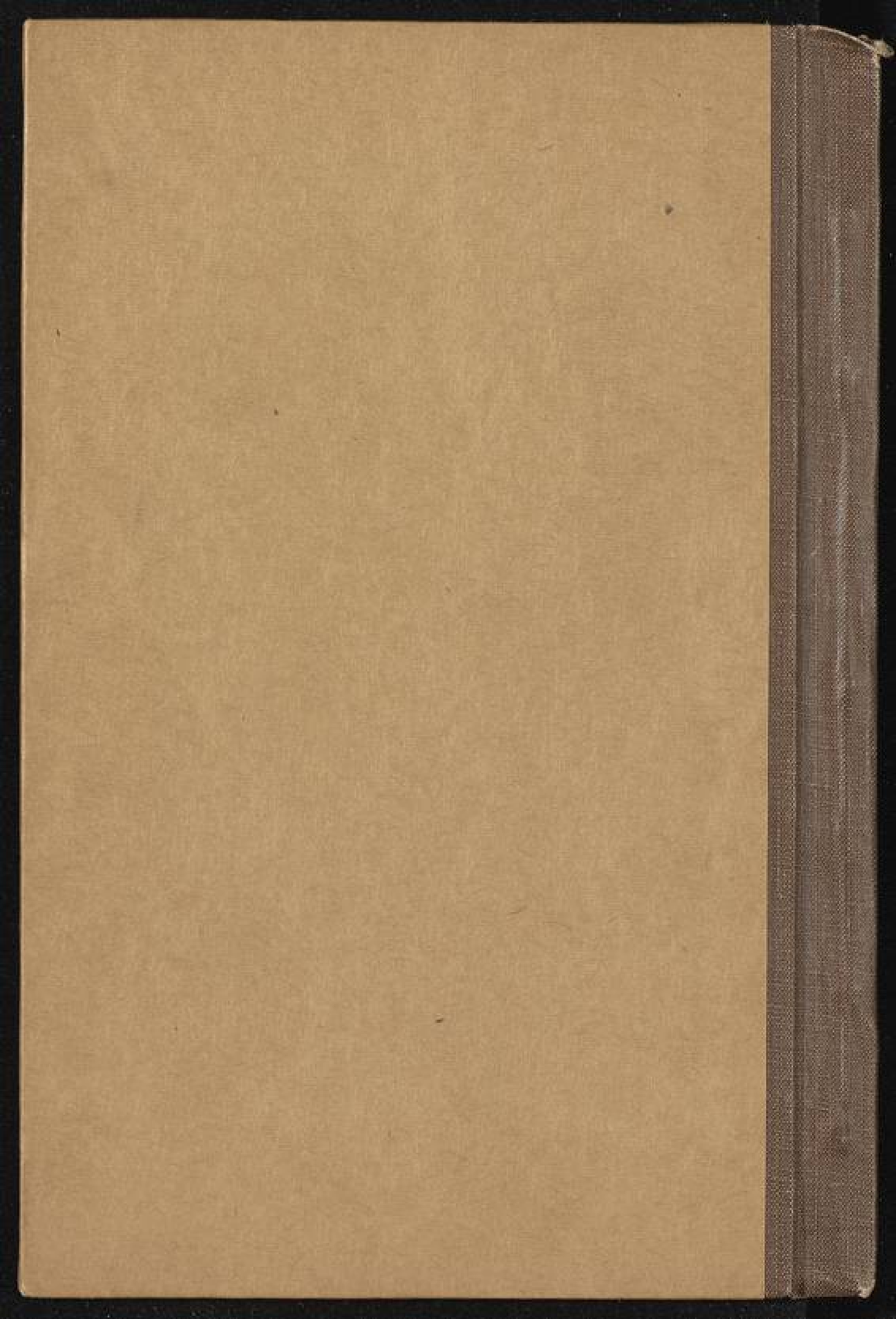
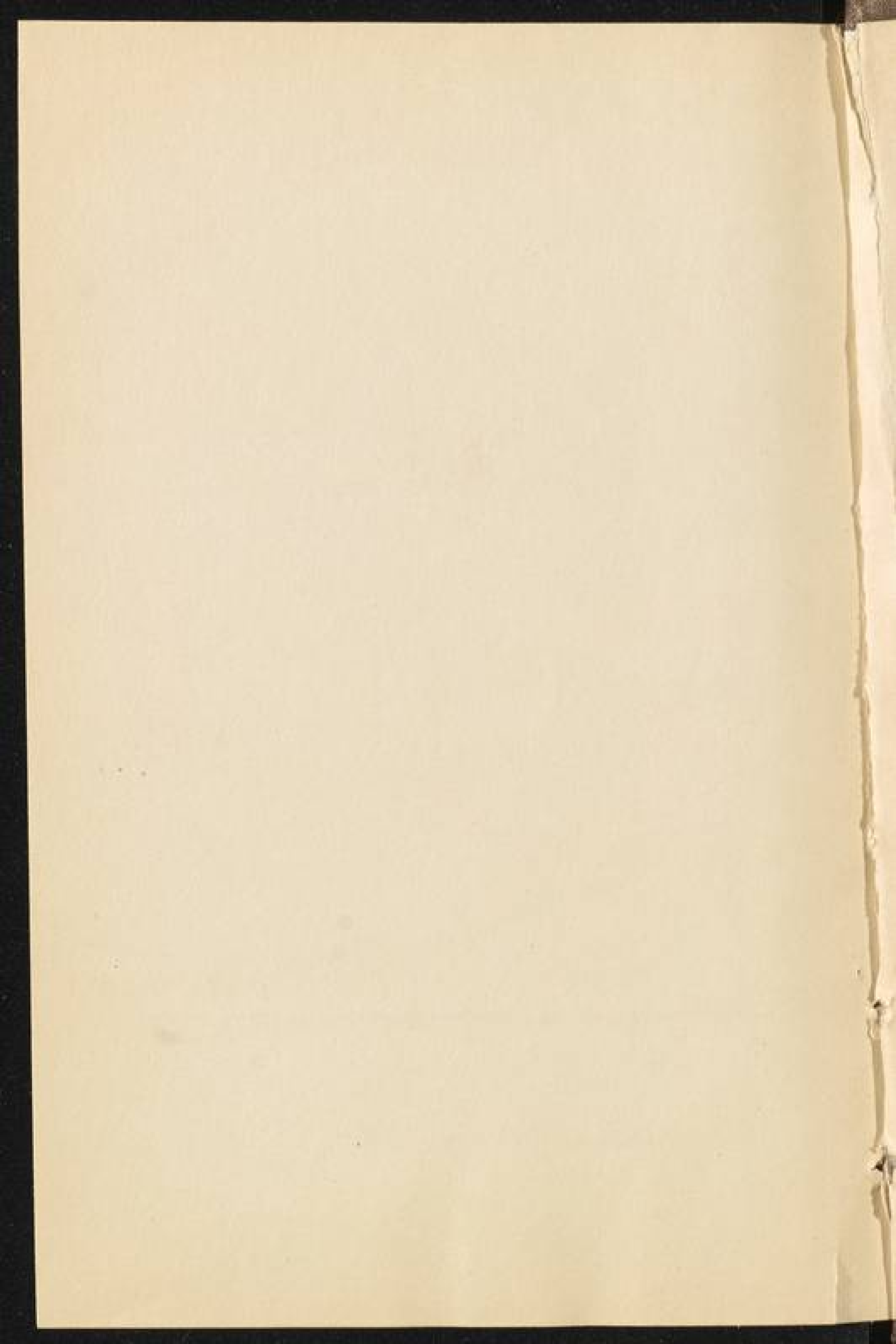






FRANKLIN PUBLICATIONS, INC.
14 East 28th Street
New York 16, N.Y.

Report of Publication

Title: (of original American work) THE SPIRIT OF ST. LOUIS
(The condensation as used by the Saturday Evening Post)

Author: Charles A. Lindbergh

U.S. publishers: Scribners and Saturday Evening Post

Language of translation: Arabic

Date of publication: April 8, 1954

Place of publication: C[illegible]o, Egypt

Publisher of translated work: Akhbar al-Yom   Printer: Akhbar

Title translated as: THE CONQUEST OF THE OCEAN; MEMOIRS OF LINDBERGH

Translators: Dr. Abdel Kader El Kott, Magieddin Hifni Nasef, Widad Abdalla, Rashad Badran, Ahmad Mohammed Issa, Dr. Fakri Soliman Mohareb, and Ahmad Hilmy Haggag

Revisor: Dr. Ahmad Fouad Al Ahwani

Introduction by Wing Commander Boghdady

Illustrations: Selected photos used in THE SATURDAY EVENING POST articles

Price: 8 piasters (about 25¢)

Quantity: 20,000

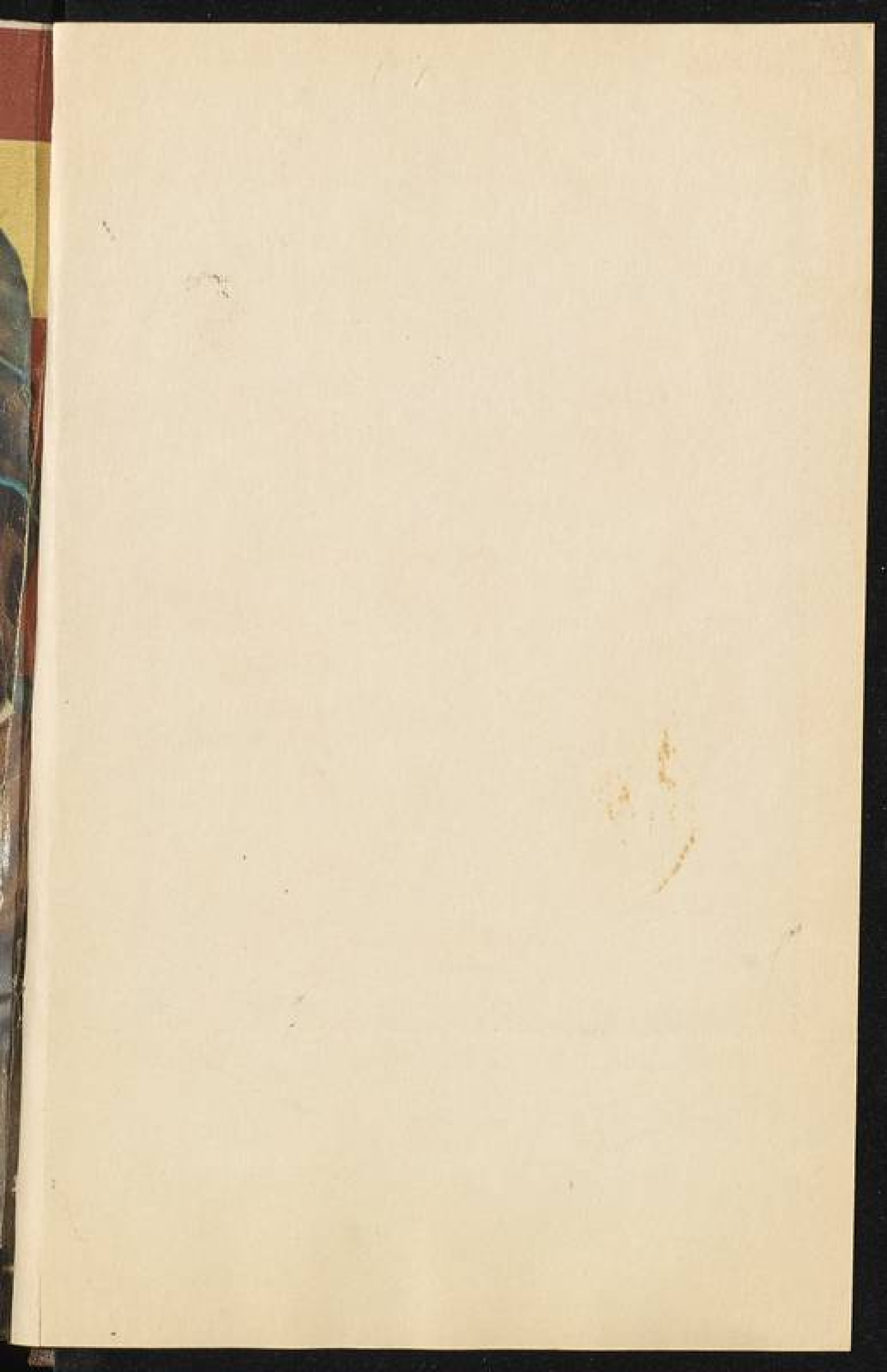
No. pages: 192

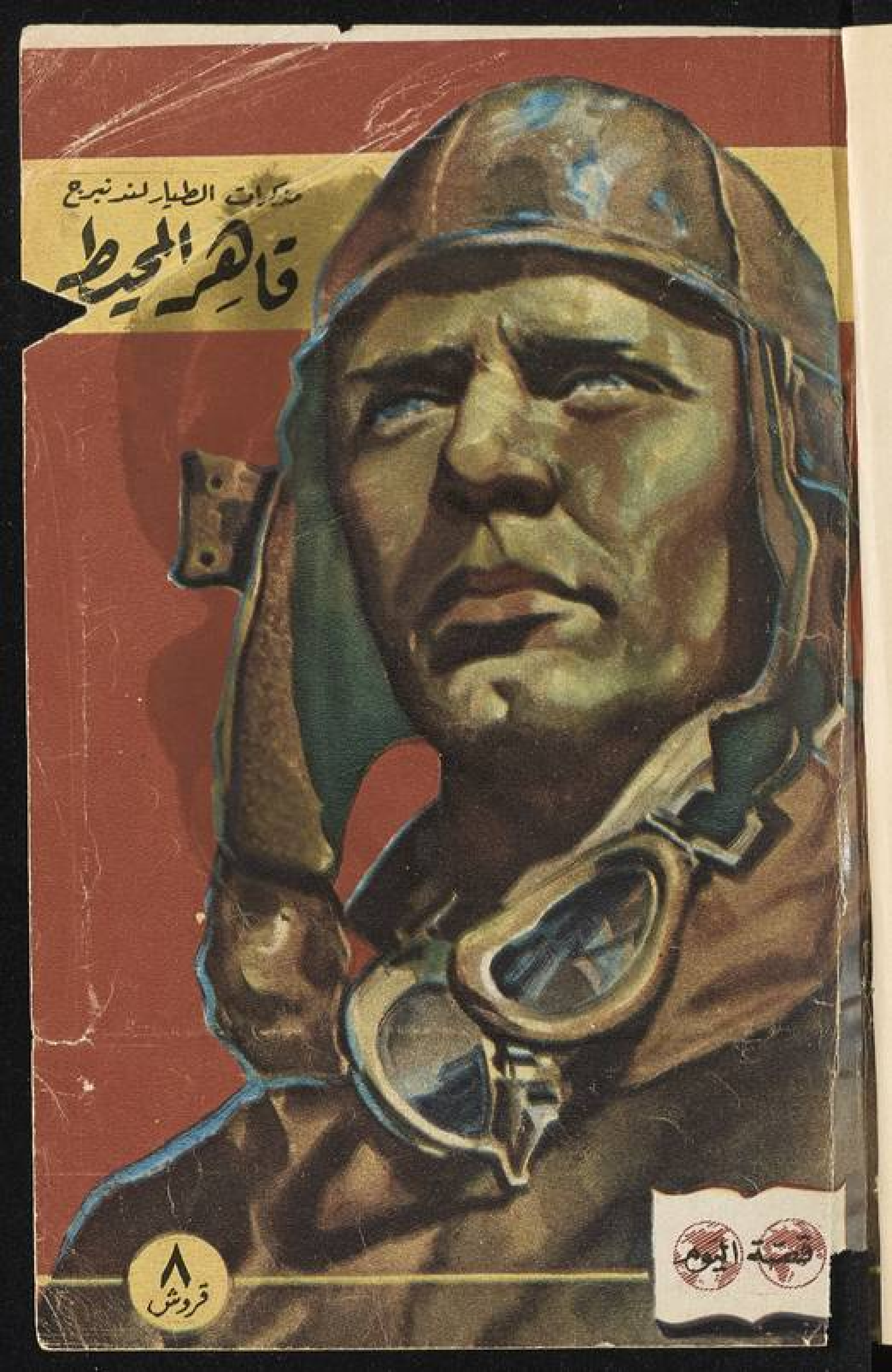
Illustrations printed in Cairo from glossies sent from the U.S.

Donald S. Cameron
Secretary

Date: April 19, 1954

DSC/meh




مذكرات الطيار لندبرج
قاهر المحيط
٨ قروش
اليوم



قاهر المحيط

مذكرات الطيّار لندبرج

تأليف

شارلز لندبرج

ترجمة

جماعة من أصدقاء مؤسسة فرانكلين

راجعه

دكتور احمد فؤاد الاهوانى

مع مقدمه

لقائد الأسراب عبد اللطيف بغدادى

عضو مجلس قيادة الثورة ووزير الدفاع

ومقال

عن قصة الطيران فى مصر

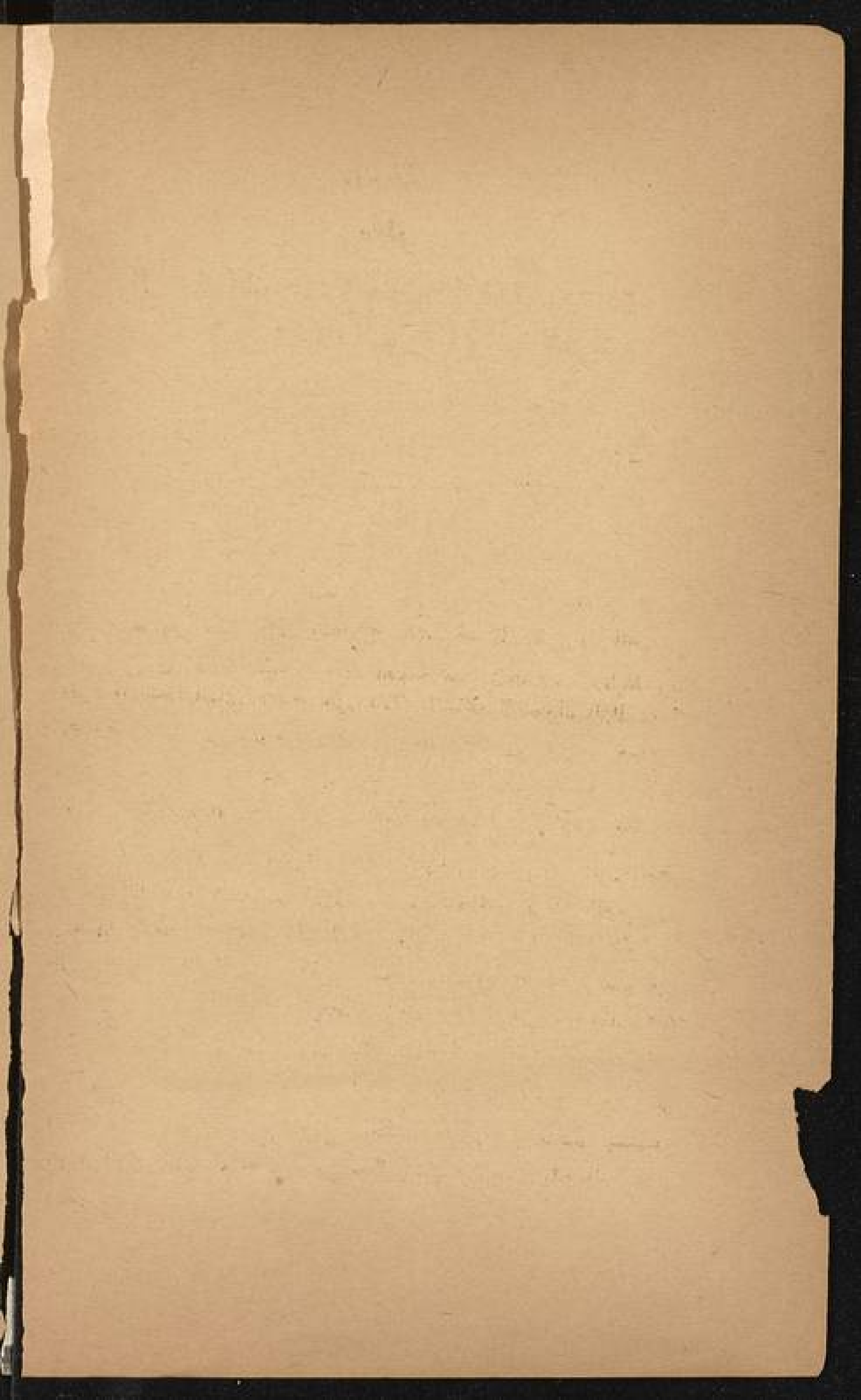
بقلم

الأستاذ كمال نجيب

نشر بالاشتراك

مع مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر

بالقاهرة ونيويورك



مقدمة
بقلم
السيد قائد الجناح عبد اللطيف بغدادى
عضو مجلس قيادة الثورة ووزير الحربيـــة

فى صباح يوم مطير من ربيع سنة ١٩٢٧ ، بدات مغامرة من أعظم المغامرات التى عرفها القرن العشرون، اذ غادر الشاب المغمور تشارلس لندبرج مدينة نيويورك ، بطائرة ذات محرك واحد ، فعبر المحيط الاطلنطى فى ثلاث وثلاثين ساعة ونصف الساعة ، دون توقف . فما ان وصل الى باريس حتى صار فجأة أشهر رجل ، واحتل اسمه الصفحة الاولى فى جرائد العالم كله . وقد لا يسهل علينا الآن ونحن فى النصف الثانى من القرن العشرين ان ندرك لأول وهلة أهمية هذا الحادث او البطولة التى أضفاها العالم عندئذ على ذلك الشاب الخجول الهادىء ، ذلك لأننا نلمس اليوم ما آل اليه الطيران من تقدم بعيد ، وما دخل عليه من تطور ثورى ، سواء كان ذلك فى السرعة او فى الارتفاع او فى حجم الطائرات او فى استعداداتها الفنية.

ان مئات الطائرات تعبر المحيطات اليوم ، بل تدور حول العالم ضاربة الارقام القياسية فى وصل مختلف اركان المعمورة بعضها ببعض . ولكن ذلك لا ينبغى ان ينسينا فضل الرعيل الاول من هؤلاء الناس الذين خطوا الخطوة الاولى وتحملوا مخاطرها فى سبيل كشف الطريق الذى تسلكه البشرية بعد ذلك، سائرة قدما فى طريق السمو والارتفاع !

وليتصور القارىء شعوره اليوم اذا ما طلب اليه ان يشترك فى الرحلة الاولى لبلوغ القمر ، فانه خليق بأن يشعر بمثل الهلع الذى كان يشعر به من يطلب اليه اجتياز المحيط قبل لندبرج !

ان فى قصة لندبرج اكثر من عبرة ودرس ، احب الا يمر بها القراء ــ خصوصا شبابهم ــ بغير ان يتأملوها ويستخلصوا العظة منها . واولى هذه العظات ان النجاح لاينال اعتباطا ولا مصادفة ، وانما يتطلب عزما وعملا وشجاعة ، فقد كان لندبرج قبل قيامه برحلته مغمورا ــ كماقدمنا ــ فقيرا لايكاد يحصل على ضرورات العيش الا فى جهد . وكان تحقيق هذا المشروع يتطلب مالا لايملك منه شيئا ، وجاها ونفوذا كان منهما خالى الوفاض ، وشجاعة واستبسالا، اذ باءت جميع المحاولات التى بداها غيره بفشل ذريع كلف اصحابها حياتهم . ولكن لندبرج لم يحجم ولم يجبن ولم يقعد به فقره ، وصبر وثابر وامتلأ ايمانا برايه ، فنقل ايمانه الى غيره، فلقى من التأييد والتشجيع مامكنه من الحصول على القليل من المال الذى لم يكن من الحصول عليه بد .

فالدرس الاول الذى احب ان يتلقنه الشباب من قراءة هذا الكتاب ، هو ان الارادة خليقة بان تحقق المستحيل ما دام الشاب مؤمنا بما يريد ان يفعل ، وما دام لا يقنع بالتمنى بل يقصد الى هدفه ممتلئا عزما ومثابرة .

اما الدرس الثانى فهو ان الشباب طليعة كل كفاح ، وان الشباب يرادف الطموح والانطلاق والتحليق والتسامى والارتفاع، وهذه المعانى هى آية العصر الذى نعيش فيه، عصر الطيران، عصر الكشف العلمى، عصر التفوق . فهذا زمان لا مكان فيه لقاعد او متخلف . ويرحم الله شوقى اذ يقول :

فخذوا العلم على اعلامه   واطلبوا الحكمة عند الحكماء
واحكموا الدنيا بسلطان فما   خلقت نضرتها للضعفاء
واطلبوا المجد على الارض فان   هى ضاقت فاطلبوه فى السماء

وانى ليسرنى ان تكون هذه الصفحات من قصة الطيران والبطولة فى متناول القارىء العربى، بعد مدة وجيزة من صدور الكتاب فى امريكا ، وفى وقت يحتاج فيه شبابنا الى المثل الملهمة ، والموعظة فى المثابرة والكفاح من اجل التفوق والنجاح .

عبد اللطيف بغدادى

قصة الطيران فى مصر

بقلم كمال نجيب

لم تر مصر غير الطير محلقا فى سمائها، الى ان جاءت الحملة الفرنسية ، فاذا بها قد احضرت معها « شيئا » كرويا انطلق فى سماء القاهرة، فانعقدت السنة اهليها وهم يرقبون ارتفاع هذا «الشيء» فى سماء البلد ، مشدوهين .!

كان هذا «البالون» اول عهد مصر بالطيران! وخرج الفرنسيون من مصر ، وانتهى عهدها بالطيران ، وماكان للمصريين ان يفكروا فيه عندئذ ، فقد كانوا فى شغل عنه بما هو اهم ..! ولكن الغربيين كانوا يفكرون ويعملون حتى يهيئوا للانسان طريق ارتقاء الجو .. فلم لا يطير الرجل كما يطير الطير ؟!

وبينما كان بعض العلماء مشغولين بمحاولات لتهذيب البالون ، كان بعض آخر يفكر فى وسيلة اخرى للطيران .. وسيلة يقلدون بها الطيور ! واخذ هؤلاء يتتبعون حركة الطير !

مويار يلاحظ الطيور فى مصر

وفى فرنسا كان الشاب الصغير « لويس بيير مويار » احد اولئك الذين اقتنعوا بفكرة الطيران .. واخذ يراقب الطيور فى بلاده ، ثم نزح الى الجزائر ، ومنها الى مصر .. كان يعتقد ان وادى النيل هو انسب مكان لأبحاثه وتجاربه .. وقضى الرجل ١٥ سنة فى مصر يدرس حركة الطير فوق جبل المقطم، وحول القاهرة كلها ..

ووصل «مويار» الى نظريات جديدة فى الطيران ، لم يتنبه احد لقيمتها فى حياته ، ولكنهاكانت ذات قيمةكبيرة فى ابحاث الطيران بعد وفاته فى عام ١٨٩٧ ..

لقد تبين ضرورة الاجنحة لرفع الاجسام الأثقل من الهواء..

ووجد ان سرعة الطائر تزيد كلما قل مسطح اجنحته ، وان الطير لا يحرك ذيله الا عندما يريد الانحراف يمينا اويسارا .. ولاحظ ان بعض الطيور ينشر جناحيه ثم يجرى مسافة قبل ان ترفعه الريح ، وان بعضها الآخر يلقى بنفسه من فوق شجرة اومكان مرتفع ، فتحمله الريح ويحلق فى الجو ..

تمثال لايعرفه الناس !

ومات «مويار» بعد ان قضى الايام بل الاعوام الطوال جالسا فى الصحراء فوق الرمال او الصخور فى جبل المقطم ، يرقب ويتامل، ثم يفكر ويدون ملاحظاته واستنتاجاته ..

مات العالم ، ولم تكن مصر تعلم عنه شيئا ، او تكاد تتبين وجوده فيها ، الى ان قامت الجمعية الوطنية الفرنسية للطيران، بتخليد ذكرى العالم المغمور ، فاقامت له تمثالا فى ضاحية مصر الجديدة .! والتمثال لراس مويار تعلو نسرا نشر جناحيه، وعلى جانبين من الجوانب الاربعة للقاعدة لوحتان بارزتان لمويار وهو جالس فوق صخور المقطم يراقب الطيور .. وعلى جانب آخر كتب اسم مويار وتاريخ مولده ووفاته واسم الجمعية مضافا اليه «القسم المصرى» .. وفوقها بحروف كبيرة كلمة « جسارة » ..!

وعلى الجانب الرابع للتمثال كتبت ثلاثة ابيات من الشعر:

ان يركب الغرب متن الريح مبتدعا
ما قصرت عن مداه حيلة الناس
فان للشرق فضل السبق نعرفه
للجوهرى وعباس بن فرناس
قد مهدا سبلا للناس تسلكها
الى السماء بفضل العلم والباس

ويمر الناس بالتمثال الوحيد للطيران فى مصر ، دون ان يلقوا بالا اليه او الى صاحبه .. ودون ان يعرفوا شيئا عن الرجل

الذى قضى سنوات ينظر الى فوق .. والى الامام .. فسبق زمنه بأعوام .!

ويلعب الاطفال فى ظل التمثال وفوق قاعدته، وهم لايعلمون شيئا عن صاحبه ..! ولو انصف الباحثون لكتبوا سيرته وقصته وعلموها للاطفال فى مدارسهم ..

الأنباء فقط .!

وطويت صفحة القرن التاسع‌عشر .. واقبل القرن العشرون، وفى العام الثالث منه ارتفع اول آدمى فى الجو بطائرة ذات محرك ! وكان هذا الآدمى هو «أورفيل رايت» الذى حلق فى الجو يوم ١٧ ديسمبر من عام١٩٠٣ ، لمدة ١٢ ثانية ، هبط بعدها الى الارض سالما ..

وتلقت مصر نبأ طيران اول طائرة فى العالم ، ولكن احدا لم يعلق عليه اهمية تذكر فى هذه البلاد .. ومضت اعوام .. وفى كل يوم كان يجد جديد فى عالم الطيران فى الغرب.. وظل الشرق كله فى موقف المتفرج .. بل المستمع !

وحل عام ١٩١٠ ، ورات مصر ان الاوان قد آن لتصنع شيئا فى عالم الطيران.. وخطت خطوة موفقة ، فدعت اشهر الطيارين فى العالم للحضور الى مصر، واحضار طائراتهم معهم للقيام بعرض جوى فى أرض النيل ذات السماء الصافية والشمس الساطعة ..

اسبوع الطيران عام ١٩١٠

وفى الايام الاولى من شهر فبراير عام ١٩١٠، وصل رواد الطيران فى العالم الى مصر .. وكان الحدث الكبير فى تاريخ هذه البلاد .. ان ابطال الطيران من مختلف البلاد يتاهبون لعرض فنهم الخطير ، وشجاعتهم النادرة !. بل‌هم‌يتنافسون فى ضرب الارقام القياسية العالمية .. فى صحراء عين شمس،

الى جانب «هليوبوليس» ، أحدث مدن العـــالم ، وكانت قد انشئت فى ذلك الوقت ..

بدا اسبوع الطيران يوم ٦ فبراير ، وانشىء له مطارخاص .. او على الاصح مهدت له رقعـــة كبيرة من الارض طولهـــا خمســـة كيلومترات ، واعدت فيهـــا حظائر خاصـــة لطائرات الضيوف ، واعدت اماكن خاصة تتســـع لجلوس عشرة آلاف شخص .. ولكن الذين تجمعوا فى المطار يومئذ كانوا اضعاف هذا العدد .. فقد خرجت القاهرة كلها لتشاهد الحدث الكبير.

١٢ طيارا بينهم سيدة

واشترك فى المهرجان ١٢ طيارا عالميا بينهم سيدة من الرائدات هى **البارونة دولاروش** .. اما الرجال فكانوا من اشهر طيارى العـــالم فى ذلك الوقت ، وهم : **لاثام وروجييه وفوازان وديرى وبالسان وميترو ودو ريمسديك ولوبلون وميشـــلان وسانغز وجرادى .**

ونظمت اربع مســـابقات بين الابطال .. ومنحت جوائز مالية للفائزين ..

سباق أطول مسافة

كان السباق الاول يتطلب ان يرتفع الطيار بطائرته فى الجو ، ويحاول ان يقطع بها اطول مســـافة ممكنة دون توقف .. ومنح البارون امبان جوائز هذه المسابقة ، وفاز فيهـــا الطيار **ميترو** الذى استطاع ان يقطع ٨٥ كيلومترا ونصف كيلو متر ، بطائرة من طراز **((فوازان))** وكانت جائزته خمسين الف فرنك فرنسى .. وتلاه الطيار روجييه وقطع ٦٥ كيلو مترا ونصـــف كيلو متر بطائرة من الطراز نفســـه ، ونال عشرة آلاف فرنك . ثم لوبلون وكان هو الآخر يطير بطائرة من طراز « فوازان » ، وقطع بها ٥٧ كيلو مترا ونصف كيلو متر ، ومنح خمســـة آلاف فرنك . وجاء بالسان الرابع فى الترتيب ، وقطع ٤٤ كيلومترا ونصف كيلومتر بطائرة من طراز «بلريو» ، وكانت جائزته ٢٥٠٠ **فرنك.**

الارتفاع فى الجو

وانتهى السباق الاول ، ليبدأ السباق الثانى . وكان على المشتركين فيه أن يحاولوا الصعود فى الجو الى اقصى ارتفاع مستطاع ، بشرط ان يزيد على مائة متر . وفاز **روجييه** الفرنسى بالجائزة الاولى (جائزة هليوبوليس) وقدرها خمسون الف فرنك ، وتمكن يومئذ من بلوغ ٢٢٥ مترا . ولم يستطع احد غيره ان يفوز فى المسابقة ، لان التالى له كان جرادى الالمانى ولم يرتفع غير ٩٣ مترا بطائرته الصغيرة التى صنعها بنفسه .

جائزة مصر

وخصصت جائزة كبيرة باسم «مصر» للطيار الذى يقطع أثناء الاسبوع كله عددا من الكيلومترات اكثر من غيره .. وفاز بهذه الجائزة ايضا روجييه الذى طار ٢٢٥ كيلومترا ، فنال خمسة وعشرين الف فرنك اخرى . وتلاه لوبلون وكان قد قطع مسافة ١٧٩ كيلومترا ، وفاز بعشرة آلاف فرنك ، ثم بالسان وقطع ١٧٥ كيلومترا ونصف كيلومتر ، وجائزته خمسة آلاف فرنك .

الابطال يفشلون فى الذهاب الى الاهرام

وكانت هناك مسابقة رابعة حددت شروطها بالذهاب من مصر الجديدة الى اهرام الجيزة ثم العودة منها الى مصر الجديدة دون هبوط فى الطريق .. وقد فشل الابطال جميعا فى هذه المسابقة ، فالغيت جائزتها .!

رقمان قياسيان عالميان

وفى أثناء الاسبوع ، استطاع الطيار الفرنسى لوبلون ان يحطم الرقم القياسى العالمى لسرعة الطيران فى مسافة خمسة كيلومترات ، مرتين .. فقد قطع المسافة فى ٤ دقائق و٥ ثوان . ! ثم مالبث ان حطم هذا الرقم مسجلا ٤ دقائق وثانيتين فقط ! .

وانتهى اسبوع الطيران العالمى الذى نظمته مصر ، يوم ١٣ فبراير من عام ١٩١٠ بنجاح تحدث عنه العالم كله .. واصبح اسم مصر على كل لسان ..

نادى الطيران

وعلى اثر انتهاء المهرجانات المصرية ، انشىء اول ناد للطيران فى مصر .. وكان الهدف من انشائه تشجيع الطيران وبث الدعاية له فى هذه البلاد .. ولكن الشقة كانت بعيدة بين مصر وبين عالم الطيران، فلم يستطع النادى ان يفعل شيئا فى سبيل تحقيق الغرض من انشائه ، فاقفل ابوابه .. ونامت فكرة النادى نومة طويلة الى ان استيقظت بعد عشرين عاما .!

ايقظها وصول الطيار المصرى محمد صدقى الى القاهرة ، قادما من برلين على متن طائرته الصغيرة «فايزة» .!

أول طيار يصل مصر طائرا ..

وفى خلال هذه السنوات العشرين ، كان للطيران فى مصر تاريخ ايضا .. تاريخ بدأ فى شهر ديسمبر عام ١٩١٣ ، عندما قدم الى القاهرة الطيار الفرنسى المعروف «فيدرين» ، قادما بطائرته من فرنسا ، فكان اول طيار فى العالم استطاع ان يتم هذه الرحلة بنجاح ..

غادر نانسى بفرنسا يوم ٢٠ ديسمبر ، واتجه صوب ستراسبورج ومنها الى فينا وبراج وبودابست وبلجراد واستانبول وقونيا وطرسوس وبيروت ويافا، ثم القاهرة.. فقطع ٥٠٠، ٤ كيلومتر فى تسعة ايام .. وهبط بجوار اهرام الجيزة ، فاثار هبوطه هناك ضجة فى مصر ..

ومضت اربعة ايام ثم قدم الى مصر طيار آخر هو «بونييه»، قاطعا الطريق نفسه ..

المصريون يطيرون لأول مرة . . .

واتيحت لبعض المصريين ـ الشجعان ـ فرصة ركوب الطائرة فى مصر لاول مرة ، عندما حضر الطيار الفرنسى « اوليفبيه » بطائرة ذات مقعدين ، من طراز « فوازان » ذى السطحين .!

وقضى «اوليفييــه» اياما فى مصر، وتركت زيارته اثرا ملحوظا .. فان بعض من سعدوا بركوب الطــائرة معه ، علقت فكرة الطيران بأذهانهم ، وشغلت بالهم ..

عبد الرحيم مصطفى

وذهب الشاب المصرى عبد الرحيم مصطفى الى فرنســا ليتعلم .. وكان الطيران هناك قد تقدم تقدما كبيرا قبل الحرب العالمية .. وكان اسم «بلريو» من اشهر الاسماء لا فى فرنسا وحدها ، بل فى العالم اجمع ، كطيــار شــجاع له غزوات .. وتتلمذ عبدالرحيم مصطفى على يديه ، وتعلم الطيران.. وكان هدفه الاول ان يقتفى اثر «فيدرين» وان يحضر الى مصر طائرا .. ولكن الظروف لم تمكنه من ذلك، فقد تأججت نار الحرب العالمية الاولى ..

عباس حليم

وفى اثناء تلك الحرب كان عباس حليم فى المانيا، والتحق بسلاح الطيران الالمانى ، وكان معروفا بجــراته فى الطيران .. وبعــد ســنوات طويلة اشترى طائرة خاصة لتنقلاته فى مصر ..

حسن أنيس يمنع من الهبــوط فى بلاده !

وتعلم حسن انيس الطيران فى اوربا ، وحاول ان يحضر الى مصر بطائرته الصغيرة ، وبدا رحلته بالفعــل من « دساو » يوم ٥ نوفمبر ســنة ١٩٢٥ .. واحس بعضهم يومئــذ ، ان قدوم مصرى الى بلاده طائرا سيحدث انقلابا .! فقرروا عدم

التصريح له بالهبوط فى مصر .! ولم يستطع حسن انيس ان يستمر فى رحلته ازاء هذا القرار .. فترك طائرته « انيسة » بميناء حانيه ، وعاد الى مصر بطريق البحر .. بعد أن قضى على أمله ..

الى المانيا ..

وكان الطيران يتقدم بسرعة فى المانيا .. وكان فيها سحر يجذب الشباب المصرى .. ! وسافر اليها الشاب الصغير محمد صدقى الموظف ببنك مصر .. ترك وظيفته ليغامر بتعلم الطيران؛ ولحق به بعد قليل شاب مغامر آخر هو محمد علوى الجبرى .. ذهب هو الآخر ليتعلم الطيران ..



ثلاثة من أوائل الطيارين المصريين ــ من اليسار : محمد صدقى
وأحمد سالم وخليل صابر الكاشف

.. والى انجلترا

وقبل ذلك اوفدت مصر احد مهندسيها الشبان « **احمد عبد السلام الكردانى** » ، فى بعثة الىانجلترا لدراسةهندسة الطيران .. وقضى هناك سنوات، وعاد يحملاجازة الدكتوراه، وعين مدرسا بمدرسة المهندسخانة .. ثم اوفدت الحكومة بعده مهندسا آخر هو الاستاذ **محمد رشدى** ، ثم الاستاذ **مصطفى رياض مرسى** . وعاد اولهما الىمصر ليدير مطار الماظة على اثر انشائه، فكان اولمصرى يدرس الطيرانوهندسته ويعملفىوظيفة فنية بمصلحة الطيران .. وقدكان فيمابعد اول مصرى يتولى منصب المديرالعام لمصلحة الطيران بعد تمصيرها .

نواة السلاح الجوى

وفى عام١٩٢٩ اختارت الحكومة ثلاثة من ضباط الجيش الشجعان، ليتعلموا الطيران الحربى، ويكونوا نواة «السلاح طيران الجيش المصرى» .. ووقع الاختيار يومئذ على الملازمين الثوانى : **عبد المنعم الميقاتى واحمد عبد الرازق وفؤاد حجاج،** واوفدوا فى بعثة الى مدرسة الطيران البريطانية فى ابىصوير. وبعد ان اتموا دراستهم هناك ، اوفدوا الى انجلترا ليواصلوا التعليم ، وليعودوا الى مصربأول سرب منالطائرات الحربية المصرية .

وفى مطار الماظة استقبل النسور المصريون أروع استقبال..



اول ثلاثة مصريين تعلموا الطيران الحربى . من اليمين : احمد عبد الرازق وعبد المنعم الميقاتى وعبد الحليم الدغيدى ..

البطل محمد صدقى

.. ولكن ، قبل ان يصل النسور العسكريون، كان الشاب المغامر محمد صدقى ، قد وصل الى القاهرة بطائرته الصغيرة قادما من برلين ، فاستقبلته مصر كلها استقبالا منقطع النظير .. وكان وصوله بعد ظهر يوم ٢٦ يناير من عام ١٩٣٠ فاتحة عهد جديد للطيران فى هذه البلاد .. ففى ذلك اليوم فقط ، كتب لمصر ان تبعث الطيران فيها ، وان تساير العصر ، وتحاول ان تدرك مافاتها فى هذا الميدان ..

جاهد صدقى اياما فى الطريق الى مصر .. وكانت الطبيعة قاسية عليه وعلى طائرته الصغيرة «فايزة» ذات المحرك الواحد الذى لم تزد قوته على اربعين حصانا !. وكاد يهلك فى البحر الابيض وهو يعبره ، وهبط فى مالطة حيث نجا من العاصفة بمعجزة. وعندما وصل صدقى الى القاهرة نزل فى المطار الانجليزى بمنشية البكرى .. ولم يكن مفر من النزول هناك ، فليس لدينا فى ذلك الوقت مطار غيره ! واعد لاستقبال البطل حفل رسمى كبير .. ولكن الشعب ابى الا ان يكون الاستقبال شعبيا ففسد البرنامج الرسمى !.

وعبر المواطنون يومئذ ابلغ تعبير عن سرورهم بوصول البطل صدقى .. وحمله اثنان من اقوى ابطال مصر، على عنقيهما سيد نصير ومختار حسين .! ولولا وجودهما فى المطار، لاختنق صدقى من شدة الزحام !

واقيمت لصدقى حفلات التكريم فى كل مكان .. حفلات رسمية وشعبية ، خطب فيها اقطاب مصر وشعراؤها .. وقال شوقى يومئذ ممجدا رحلة صدقى :

انّ هـذا الفتح لا عهـد به لضفاف النيل من عهد «فتاح»

عصر النهضة ..

كان وصول صدقى بداية عصر النهضة الجوية فى مصر.. وكان بمثابة الناقوس الذى دق بشدة لينهض النيام ..! والنفير الذى نفخ بقوة ، فاستجابت لندائه مصر .!

ووقف طلعت حرب باعث النهضة الاقتصادية الحديثة فى البلاد ، يخطب مكرما صدقى ، فقال :

«ان وصوله يعتبر دليلا على امكان تكوين أمثاله من الطيارين المصريين ، وباعثا منشطا على تذليل الصعاب لانشاء سرب من الطائرات المصرية لتسهيل النقل الجوى، اسوة بالبلاد الاخرى. ومصر بما حباها الله من جو معتدل ، قد تكون اصلح بلاد الارض للتدريب على الطيران ،ولاستخدام الطيارات فى حاجاتها الداخلية ، ولأداء الوساطة للغير فى نقل مايراد نقله من جهة الى اخرى ، باعتبارها نقطة ارتكاز ممتازة بين الشرق والغرب، بل بين الحضر والبيداء .. اننا احق من غيرنا بأن نجارى الأمم الاخرى فى استعمال الهواء كما تستعمله هى سواء بسواء .. وكان يزيد المنا بهذا النقص ، أن الطيران واسطة بريئة للنقل التجارى تتقدم بسرعة هائلة ، ونحن مع هذا محرومون من حق الانتفاع بهذه الواسطة فى جونا الصافى ، بل محرومون من تحضير ابنائنا فى مطارات لنا خاصة .. »

الخطوة العملية الاولى ...

نبه طلعت حرب الاذهان بكلمته هذه ، وما لبث أن خطا الخطوة العملية الاولى فى عصر النهضة الجوية ، فانشا «شركة الخطوط المصرية الهوائية» ، وهى احدى مؤسسات بنك مصر، وساهمت فيها شركة «ايرورك» البريطانية بنسبة ٣٥ فى المائة من راس المال، وكان الغرض من اشراكها هو الافادة من خبرتها الفنية ومن طياريها ومهندسيها .. وفى اثناء الحرب الاخيرة مصرت الشركة ، وقد سميت فيمابعد «شركة مصر للطيران»

جعلت المؤسسة المصرية اول هدف لها ، تعليم المصريين الطيران ، وترغيبهم فيه .. فاشترت ثلاثطائرات صغيرة من طراز «موث» ، وبدات عملها بمطار الماظه، فى «كشك» خشبى صغير ، وحظيرة صغيرة ..

النزهات الجوية أولا ..

ونظمت نزهات جوية قصيرة للجمهور ، واشتد الاقبال عليها حتى بلغ عدد من كانوا يطيرون فى اليوم الواحد اربعمائة شخص، يحلق كل منهم خمس دقائق فى سماء مصر الجديدة ..

تعلم الطيران فى مصر

وظهر من بين الذين ركبوا الطائرة ، افراد عشقوا الطيران، فاقبلوا على تعلمه .. ولكن الاقبال كان محدودا فى بداية الامر ، وكان مقصورا على عدد قليل من « اولاد الذوات »الذين بدوائر يتعلمون كهواة ، دون ان يدور فى خلدهم ان يحترفوا الطيران .

لقد افتتحت اول مدرسة لتعليم الطيران فى الشرق فى شهر مايو من عام ١٩٣٢ .. وتطورت المؤسسة المصرية بعد عام ، عندما اطمانت الى ان المصريين لا يهابون الجو ، فافتتحت أول شبكة من الخطوط الجوية داخل مصر ، فى شهر اغسطس من عام ١٩٣٣ ،وسيرت طائرتين من طراز « دراجون ٨٤ » على الخطوط الاولى من القاهرة الى الاسكندرية ومرسى مطروح شمالا ، والى اسيوط والاقصر واسوان جنوبا . .

التوسع فى الخطوط الجوية

ومضى عام آخر وافتتحت المؤسسة مدرستين اخريين للتعليم فى مطار الدخيلة بالاسكندرية ،وفى مطار بورسعيد .. وساير

النشاط التعليمى ، نشاط تجارى .. واجتازت طائرات الخطوط المصرية لاول مرة حدود البلاد ، وسارت بانتظام الى اللد وحيفا فى فلسطين .

طائرات ذات أربعة محركات

واستمر التقدم ، واشترت مصر طائرات كبيرة ذات اربعه محركات ، ومدت خطوطها الجوية فى العام التالى الى جزيرة قبرص .. ثم تابعت توسعها فوصلت مصر ببغداد فى العراق .

الحج بالطائرات

وفى عام ١٩٣٧ اتصلت مصر بالمملكة العربية السعودية ، ونظم اول خط جوى لنقل الحجاج بالطائرات تيسيرا للحج .. ووصلت الطائرات المصرية الى جدة والى المدينة المنورة ، حيث قامت الشركة المصرية بانشاء مطار لنزول طائراتها هناك .

الطائرات فى كل مكان

وواصلت الطائرات المصرية غزواتها ، وانتقلت من بلد الى بلد .. واصبح الشرق الاوسط كله متصلا بمصر بواسطة خطوطها الجوية .. وصلت الطائرات شمالا الى استانبول ، وشرقا الى طهران ، وغربا الى تونس ، وجنوبا الى عدن .. بل كانت تسير بانتظام الى باريس وجنيف وفرانكفورت وميونخ وروما وميلانو ونابولى واثينا فى اوربا ، ثم قضت الظروف بوقفها الى حين . وقامت الطائرات المصرية ايضا بالعديد من الرحلات العارضة الى استراليا واواسط افريقيا وشمال أوروبا .

تعليم الطيران

وظلت شركة مصر للطيران تقوم بتعليم الطيران والهندسة الارضية واللاسلكى سنوات عديدة ، الى ان ظهرت شركتان

اخريان صغيرتان ، واحدة بعد الاخرى ، ولكنهما لم تستطيعا البقاء غير فترة قصيرة ، وظلت الشركة الكبيرة وحيدة فى الميدان تتحمل كثيرا من الخسائر فى كل عام ، وكانت هى ايضا على وشك ان تغلق معهد الطيران ، الا ان الحكومة تدخلت لتعمل على الابقاء على المؤسسة الوحيدة لتعليم المدنيين الطيران وما يتصل به .. ووعدت الحكومة بتنفيذ نظام جديد لاعانة الطلاب على التعليم .



الصاغ محمد شاكر أبو سبع ـ أول مصرى سجل رقما قياسيا لمصر فى الطيران الشراعى

٩٥٦ طيارا

وكانت مصر كعبة لشباب الشرق ، فاقبل عليها ليتعلم الطيران .. وتخرج فى معهد مصر طيارون من ابناء العراق وسوريا ولبنان والاردن والمملكة السعودية ، كما تخرج فيه عدد من اخواننا ابناء السودان .

ويؤدى من اتم دراسة الطيران فى مصر ، امتحانه امام مصلحة الطيران المدنى ، وهى الهيئة المختصة بمنح اجازات الطيران المختلفة . وبلغ عدد من تعلموا الطيران فى مصر ٩٥٦ طيارا ، وعدد المهندسين ٢٣٨ ، وعدد ضباط اللاسلكى ٤٤

الزحف الناعم !

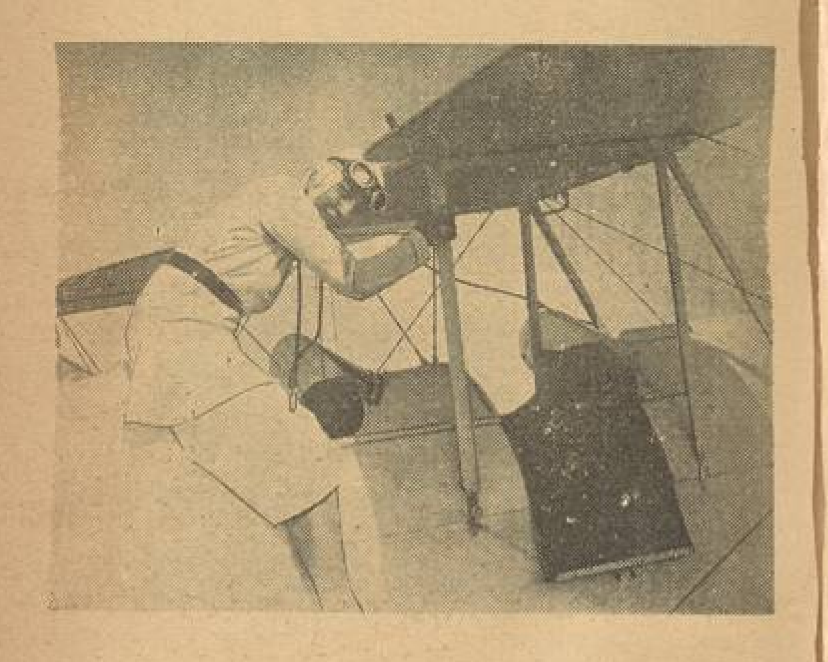
وكتب الاستاذ احمد الصاوى محمد مرة فى « ماقل ودل » منذ اكثر من عشرين عاما ، يدعو الفتاة المصرية للعمل .. وتقدمت اليه فتاة صغيرة قالت انها تريد ان تعمل فى شركة مصر للطيران التى كانت قد انشئت منذ عهد قريب .. فاوصى الاستاذ الصاوى صديقه الاستاذ كمال علوى مدير الشركة بقبولها .. وعملت هناك فترة ثم تعلمت الطيران ، فكانت اول مصرية زحفت لتغزو الجو .!

واثار تعلمها ضجة فى مصر يومئذ ، حين كان ملايين الرجال يخشون الطائرة !. وقالوا ان « **لطفية النادى** » لها قلب من حديد !

وفتحت « **لطفية** » بابا جديدا دخلته من بعدها بعض المصريات المغامرات ، وحصلن على اجازات الطيران فى السنوات الاولى : **زهره رجب ، ونفيسة الغمراوى ولنده مسعود ، وبلانش فتوش ، وعزيزة محرم ، وعايدة تكلا** ، وغيرهن ..

ولم تحترف الطيران منهن غير « **لنده مسعود** » وكانت اصغر مصرية حصلت على اجازة « أ » ثم « ب » ، فجازة « معلم طيران » .! واشتغلت « لندة » مدرسة للطيران فى المعهد الذى تخرجت فيه ، وظلت تعمل الى سنوات خمس مضت ، حين تزوجت ، وتفرغت للبيت ..

وتلتها « **عزيزة محرم فهيم** » فعملت هى الاخرى مدرسة للطيران ، وما زالت تؤدى هذا العمل مع زوجها ، وهو ايضا معلم للطيران !



لطفية النادى
أول مصرية تعلمت الطيران

مجاهدون قدماء ..

نعود قليلا الى الوراء .. نعود الى ايام « **صدقى** » ، لننصف بعض من كدنا نساهم فى غمرة الاسترسال فى الحديث عن عصر النهضة ، واحداثه السريعة ..

عندما وصل « **صدقى** » الى مصر ، كان « **احمد حسنين** » يجاهد فى سبيل الوصول اليها من انجلترا بطائرة صغيرة ايضا .. لقد تحطمت مرة .. ثم اخرى !. ثم اشترى طائرة غيرها فى ايطاليا ، فحطمها له احد المهندسين قبل أن يستأنف بها الرحلة .. ! وكانت رحلة معقدة ، وكانت ظروف احمد حسنين تستدعى عودته سريعا، فأكمل الرحلة بالبحر ..

وكان **احمد سالم** يدرس الهندسة المعمارية فى كامبردج ، فهوى الطيران وتعلمه ، واشترى طائرة صغيرة ، وقادها بمفرده الى مصر ليقضى اجازة قصيرة بين اهله واصدقائه ، ثم عاد بسرعة ليستأنف دراسته .. وقام احمد سالم من انجلترا يوم ١٦ مارس من عام ١٩٣١ ، وبعد اربعة ايام ، غادرها مصرى آخر بطائرة أخرى .. ووصل **منير سميكه** يوم ١٠ ابريل الى القاهرة بعد زميله بأيام ..

أول طائرة تسجل فى مصر

وكان **كمال علوى** أول مصرى سجل طائرته رسميا فى مصر يوم اول فبراير عام ١٩٣١ ، وقام بعد قليل برحلة جوية مع صديقه الطيار **محمد رشدى** ، برحلة الى استانبول ..

وحاول **محمد علوى الجبرى** ان يحضر الى مصر من المانيا ، وصادفته عقبات غير هينة فى الطريق ..

وتتابع الطيارون من ابناء مصر ، واحدا بعد الآخر ..

مسابقتان دوليتان

وفى عام ١٩٣٣ نظم نادى الطيران المصرى ، سباقا دوليا حول الواحات المصرية ، واشترك فيه عدد كبير من الطيارين الاجانب

.. وبعد اربع سنوات ، اى فى عام ١٩٣٧ ، اقيم السباق الثانى حول الواحات ، وكان على المشتركين فيه ان يقطعوا مسافة ١٤٥٠ كيلو مترا فوق الصحراء يطوفون فيها بالواحات الداخلة والخارجة والفرافرة والبحرية. وقد نجحت المسابقتان ، ورأى سكان الواحات الطائرات تحلق فوق رؤوسهم لاول مرة، وتصل مابينهم وبين القاهرة فى ساعات.. بدلا من ايام !

وقبيل الحرب العالمية الاخيرة كانت القوات البريطانية فى مصر تقيم مهرجانات جوية كبيرة فى مصر الجديدة كل عام ، وبعدما انسحبت هذه القوات الى القناة اوقفت المهرجانات البريطانية ونظم نادى الطيران المصرى مهرجانين كبيرين ، كانا خير دعاية للطيران فى مصر .

المؤتمرات الدولية للطيران

وساهمت مصر فى ميدان الطيران الدولى لاول مرة بطريقة فعالة ، عندما دعا نادى الطيران اتحاد الطيران الدولى لعقد مؤتمره فى مصر عام ١٩٣٣ ، ونظم السباق الاول حول الواحات فى اثناء انعقاد المؤتمر . واشتركت مصر فى المؤتمرات السنوية للاتحاد الذى يشرف على الطيران الرياضى فى العالم ، ويضم اندية الطيران الوطنية فى البلاد المختلفة ، وانتخب **السيد محمد طاهر** وكيلا للاتحاد ، ثم السيد **جرجس عوض الله** من بعده .

فى الهيئة الدولية للطيران المدنى

وعلى اثر انتهاء الحرب لبت مصر الدعوة الى مؤتمر شيكاغو الذى دعت الولايات المتحدة الى عقده ، تمهيدا لانشاء الهيئة الدولية للطيران المدنى ، وتنظيم قواعده على ضوء التطورات الكبيرة التى اسفرت عنها الحرب واشتركت مصر فى هذا المؤتمر بوفد رأسه المهندس **محمد رشدى** مدير مصلحة الطيران المدنى فى ذلك الوقت ، واسفر المؤتمر عن مشروع معاهدة نظمت الطيران فى العالم .

الدعوة لانشاء الجمعية الدوليـة للنقل الجوى

وبينما كان المؤتمر منعقـدا اجتمع رئيس وفد مصر بمديرى شركتى الطرق الجوية البريطانية وإير فرانس ، وبحث معهمـا فكرة انشاء الجمعية الدولية للنقل الجوى التى تضم شركات الطيران فى العالم ، وتهدف الى تنظيم النقـل الجوى . وقد نجحت دعوة السيد محمد رشدى وزميليه وانشئت الجمعية على اثر ذلك .

١٩٤٦ .. عام المؤتمرات فى مصر

وفى اواخر عام ١٩٤٦ ، عقدت فى القـاهرة ثلاثة مؤتمرات دولية للطـيران : الاول مؤتمر منطقة الشرق الاوسط للهيئـة الدولية للطيران المدنى ؛ والثانى اجتماع الجمعية العامة الثانيـة للجمعية الدولية للنقل الجوى ، والثالث المؤتمر الثـالث عشر للجنـة الدوليـة الفنية لخبراء التشريع الجوى .

وبرز نشاط مصر فى المؤتمرات والاجتماعات الدولية الخاصـة بالطيران ، واصبح لممثليها راى مسموع .. فان مصر تحتـل مركزا ممتازا فى قلب العـالم ، وهى نقطة اتصال رئيسية بين الشرق والغرب ، ويمر بها عدد كبير من الخطوط الجوية الهامة .

أول خط جوى يمر بمصر

وكان اول خط جوى تجارى مر بمصر ، هـو الخط الذى انشاته شركة المواصلات الجوية الامبراطورية بين لندن والبصرة عن طريق القاهرة .. كان ذلك فى مستهل عام ١٩٢٧ ، وقـد امتد الخط بعد ذلك الى كراتشى ثم وصل فيما بعد الى سدنى . وفى عام ١٩٢٩ افتتحت الشركة البريطانيـة خطـا آخر يربط الاسكندرية بانجلترا . بواسطة الطائرات المائية ، وبعـد عام ونصف عام رخصت الحـكومة للشركة بمد خط جوى الى جنوب افريقيا .

وفى السنة نفسها منحت شركة الخطوط الجوية الملكية الهولندية ترخيصا بنزول طائراتها فى مصر وهى فى طريقها بين امستردام وبتافيا .

وفى عام ١٩٣٥ سمح لطائرات « الاليتوريا » الايطالية بالمرور بمصر فى طريقها من ايطاليا الى اثيوبيا .

وقبيل الحرب مباشرة سمح لشركة « ايرفرانس » بمرور طائراتها بمصر فى طريقها بين فرنسا وسوريا ولبنان والشرق الاقصى .

الانظار تتجه الى مصر بعد الحرب

ونشبت الحرب ، وتحول النقل الجوى المدنى الى نقل حربى فى معظم البلاد .. حتى اذا ماوضعت الحرب أوزارها عادت الشركات تنظم صفوفها ، وتجدد طائراتها ، واصبحت مصر محط انظار الجميع ، ففيها اكبر مطار فى الشرق ، وفيها من الوسائل والفنيين مايطمئن شركات النقل الجوى الى الهبوط فيها ، وجعل مطار القاهرة الدولى محطة رئيسية فى طريقها بين الشرق والغرب ، والشمال والجنوب ..

واصبح المطار عالميا ، فيه حركة دائمة .. طائرات تهبط ، وطائرات تقلع . والوف الركاب يصلون اليه او يغادرونه فى كل يوم ، الى مختلف بلاد العالم .

المطار المصرى الاول .. ألماظه

ولم يكن مطار القاهرة الدولى غير جزء من الصحراء القريبة من ضاحية مصر الجديدة ، الى ان اختارت موقعه القوات الجوية الامريكية فى مصر اثناء الحرب ، فانشأته فى زمن قياسى لم يزد على اربعين يوما .!

وعندما انتهت الحرب ، سلم المطار الى الحكومة المصرية فى احتفال رسمى ، فحولته من مطار حربى الى مطار مدنى كبير

واخذت تواصل تحسينه وتوسيعه حتى اصبح اليوم من اكبر المطارات العالمية واهمها .

اما المطار المصرى الاول ، فهو مطار الماظه الذى افتتح فى اول فبراير عام ١٩٣١ ، ثم انشىء بعده مطار الدخيلة على الساحل فى الاسكندرية ، واعد لاستقبال الطائرات العادية والطائرات البحرية . .

وقد توسعت مصر فى انشاء المطارات الحديثة ، واصبح فى القاهرة اربعة مطارات ، وفى الاسكندرية اثنان ، وفى كل من بورسعيد ومرسى مطروح والمنيا واسيوط والاقصر واسوان ، مطار . .

أول خطاب ينقل بطائرة

وفى عام ١٩٢١ نقل اول خطاب من مصر بطائرة .. وكان مرسلا الى بغداد ، ونقلته طائرة من طائرات السلاح الجوى البريطانى ، كانت تنقل البريد اليها والى ايران .. ولم يتوسع فى نقل البريد بالطائرات الا بعد ان بدات طائرات الخطوط الجوية المختلفة تهبط فى مصر بعد ذلك بست سنوات .

التشريعات الاولى للطيران

فى يوم ٢٤ مارس من عام ١٩٢٠ صدر اول قانون ينظم شئون الطيران فى مصر ، ويقضى بجعل انشاء المطارات احتكارا للحكومة ، ويقرر عدم جواز انشاء او اعداد اى ارض لقيام الطائرات او نزولها الا بواسطة الحكومة او بأذن منها .

ومن الغريب ان الحكومة اصدرت هذا القانون سنة ١٩٢٠ ولم تنشىء اول مطار الا سنة ١٩٣١ ! . وقضت الحكومة سنوات طويلة فى اعداد تشريعات الطيران ، وصادفت بعض العقبات عندما ارادت اصدار قانون سنة ١٩٣٥ الذى نص على ان للدولة كامل السيادة المطلقة على الفضاء الجوى الذى يعلو اراضيها .!

وواصلت مصر بعد ذلك جهودها لاستكمال تشريعاتها الجوية ، واصدار ماينقصها منها طبقا لاحدث التشريعات فى العالم وكلها يهدف الى تنظيم الطيران وتامينه ..

الطائرات تصنع فى مصر

ومصر التى افتتحت اول خط جوى منذ واحد وعشرين عاما ، تستطيع ان تفخر بانها من خير بلاد العالم فى الطيران. بل هى من اقل البلاد معاناة لحوادث الطيران ..! لقد اصبحت امور الطيران كلها فى يد المصريين منذ اعوام ، واثبت هؤلاء المواطنون انهم اكفاء ، فقد استطاعوا ان يقودوا الطيران فى بلادهم الى الامام .. وان يبعثوا الطمانينة فى نفوس المصريين ، وهم يقبلون على ركوب الطائرات المصرية ، التى يقودها مصريون، ويشرف على صيانتها مهندسون مصريون ..

بل لقد خطا المصريون خطوة اخرى الى الامام فى عالم الطيران وحلقت فى سماء مصر لاول مرة يوم ٢٣ اغسطس سنة ١٩٥٢ ، اول طائرة صنعها مصريون فى مصنع مصرى !



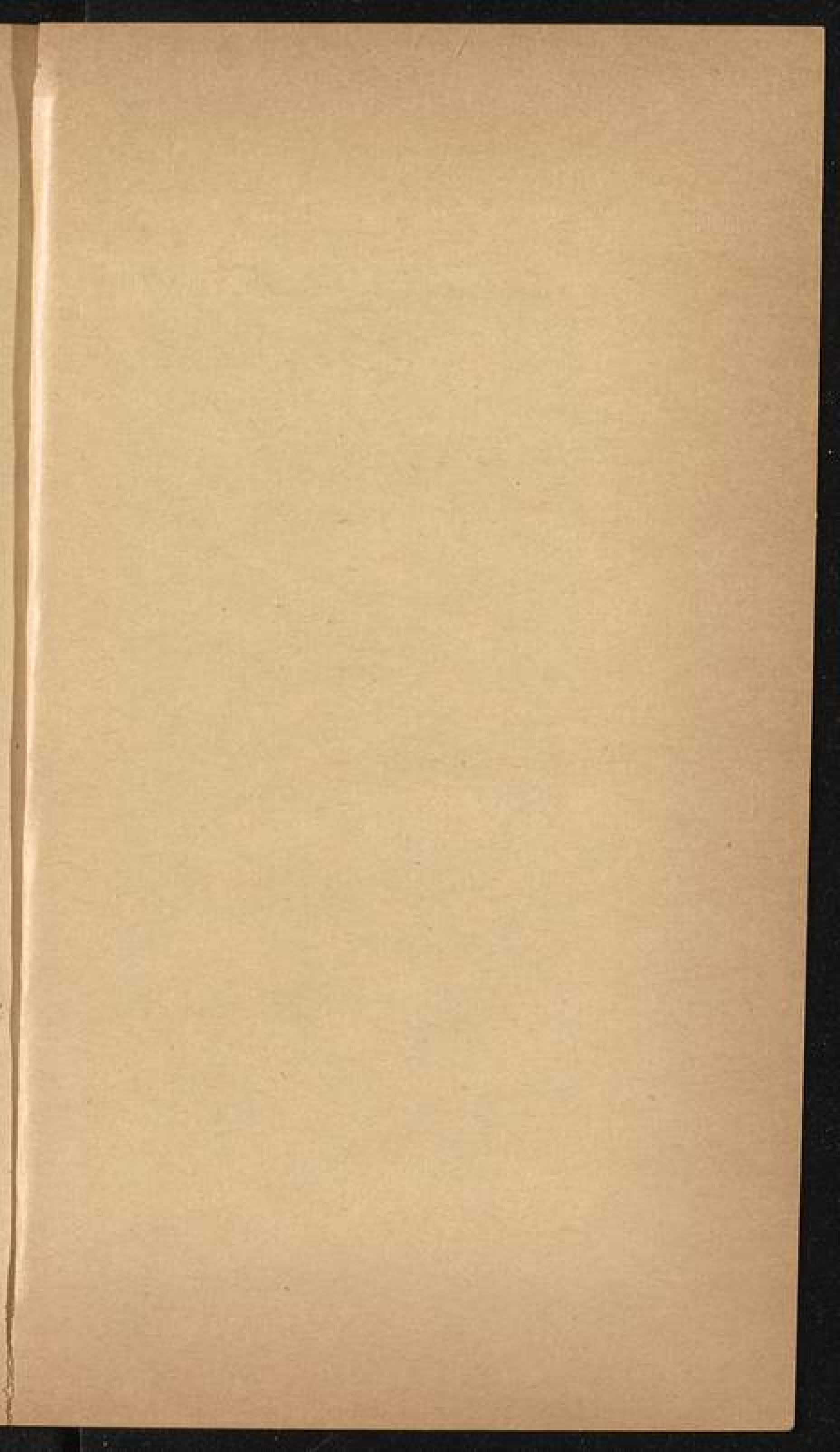
اولْ طائرة صنعت فى مصر

القصة الصغيرة .. والقصـــة الكبيرة

هذه هى قصـــة الطيران فى مصر !.. القصة الصغيرة التى نقدم بها قصة من اكبر قصص الطيران فى العالم .. قصة البطل ليندبرج الذى قام منذ اكثر من ربع قرن باكبر مخاطره فى عهده يوم طار من امريكا الى اوربا !.

القاهرة فى فبراير ١٩٥٤

كمال نجيب



قاهر المحيط

أو

مذكرات لندبرج

تأليف

شارلز لندبرج

ترجمة

جماعة من اصدقاء مؤسسة فرانكلين

راجعه

دكتور احمد فؤاد الاهواني



لنـــدبرج
قاهر المحيط

« سمح بنشرها الاتحاد الصحافى المصور »

الفصل الاول

كان الليل قد القى ظلاله على الافق الشرقى . ونظرت من كابينة القيادة الى حقول « سنترال الينوى » فرايت فريقا من دارسى القمح يغادرون الحقل بعد أن فرغوا من عملهم اليومى . وتطلع عدة رجال ولوحوا بأيديهم حين دوت طائرة البريد التى اقودها من فوقهم .. سيخيم الظلام بعد دقائق قليلة ومازلت فى جنوب بيوريا ..

ماأسرع ما مرت ايام الصيف الطويلة حين كانت الرحلة الى شيكاغو تتم كلها فى ضوء النهار ، وكانما لم تنقض الا اسابيع قليلة على عصر ذلك اليوم الخطير من ايام أبريل ، حين افتتحنا خط البريد الجوى بين شيكاغو وسانت لويس .. وكان لى بوصفى الطيار الاول للخط شرف القيام بالرحلة الاولى ، حيث لقيت على طول الطريق حفاوة بالغة من كبار الموظفين ومصورى الصحافة ..

ولكن اهتمام الناس قد فتر بعد ذلك الحمل الاول الثقيل من البريد الملىء بخطابات المتحمسين وهواة الطوابع وتضاءلت اكياس البريد ، التى كنا نحملها ذهابا وايابا بانتظام يدعو الى الفخر ، حتى اوشكت ان تعود فارغة .

وكان عقدنا ينص على ان نقوم كل اسبوع بخمس رحلات من سانت لويس الى شيكاغو ، ومثلها فى العودة ، كما كان علينا ان نسلم بريد سانت لويس الى شيكاغو فى وقت يستطيع فيه ان يلحق بالطائرات القادمة من الغرب ، حتى يمكن وصول الخطابات الى اصحاب الاعمال فى نيويورك فى مطلع النهار ..
وكنا ثلاثة نقوم بهذه المهمة : فيليب لف ، وتوماس نلسون ، وانا .. وكلما الغت الخطوط الجوية الاخرى رحلاتها كنا نحن احيانا نشق طريقنا بين السحب المنخفضة فنهبط فى «ماى فيلد» مطار شيكاغو بطائراتنا التى اعدنا بناءها من طائرات الجيش الحربية ..

وكانت شركة روبرتسون للطيران تتقاضى اجرها حسب وزن ما نحمل من بريد ، وكثيرا ما كانت الاكياس تزن اكثر مما بها من خطابات . ولذلك لم يكن فى وسع الشركة ان تشترى طائرات جديدة ، بل كنا نشترى جميع طائراتنا من مخلفات الجيش . ثم نعيد بناءها فى مصانعنا فى «لامبرت فيلد» بسانت لويس ، وهى طائرات ذات محركين فيها ماكينة واحدة فى مقدمتها ، وكنا نسميها « د. هـ . » لان شركة دى هافلاند هى التى وضعت تصميمها فى انجلترا اثناء الحرب واصبحت الآن فى عام ١٩٢٦ من طراز عتيق .

وقد تحطمت منى احداها منذ ايام قليلة ، لان الشركة لم يكن لديها ما تشترى لى به شعلة احتياطية اومصابيح للاجنحة او منارا اهتدى بضوئه . وصادفت فى تلك الليلة ضبابا فى رحلتى الى الشمال بين مرسيليا (مدينة هناك) وشيكاغو . . فعدت راجعا ، وحاولت ان القى بالشعلة الوحيدة معى لاهبط على ضوئها فى احد الحقول ، وجذبت جهاز الاضاءة ، ولكن الشعلة لم تشتعل . .

ثم طرت شمالا مقدرا ان اصل الى مطار « ماى فيلد » اذا استطعت ان اجد نقطة خالية من الضباب انفذ منها الى ما تحت السحب ، غير ان الضباب كان يغطى كل شىء . . وقد اخبرنى الميكانيكيون فيما بعد بعد انهم بعثوا انوارا كشافة الى السماء واشعلوا برميلين من البترول ليسترعوا انتباهى . . ولكنى لم ار شيئا . وبعد ان درت فى المنطقة مقدار نصف ساعة اتجهت الى الغرب آملا ان اجد منارا من المنارات التى تهتدى بها عابرات القارة ، ولكن الضباب كان قد غشاها كذلك . وكنت قد اكتشفت عندئذ خللا فى سلك الاضاءة بشعلتى ، فقلت لعلها تشتعل اذا جذبته بنفسى . . وتحولت الى الجنوب معتزما مرة اخرى ان اهبط على ضوء الشعلة فى احد الحقول . .

وفى الساعة الثامنة والثلث بدات حركة الماكينة تتقطع ، فقد فرغ الخزان الرئيسى من الوقود . وادرت الخزان الاحتياطى ،

فعادت الحياة الى الآلات مرة اخرى ، ولكنى كنت اعرف ان البترول الاحتياطى لا يكفى لاكثر من عشرين دقيقة . ولاح ضوء على الارض هو مجرد ومض ، لكنه كان يعنى وجود فرجة فى الضباب ، ودرت هابطا ، ثم جذبت سلك الشعلة ، فلم ار على ضوئها الا طبقة كثيفة من الضباب ، فبدات احلق الى ارتفاع مناسب لاقذف بنفسى من الطائرة .

وحين بلغت ٥٠٠٠ قدم توقف المحرك مرة اخرى ، فوثبت من جانب الطائرة ، وانفتحت مظلتى توا . وبعد لحظات قلائل رايت فى العتمة طائرتى تدور فى اتجاهى ، ولعل القطرات الاخيرة الباقية من الوقود قد وجدت طريقها الى « الكاربوراتور » ، فارسلت الطائرة فى رحلة دون قائد . ثم اخذ صوتها يبعد قليلا قليلا ، ثم عاد الى قوته ، وظهرت الطائرة مرة اخرى ، ورايتها تدور حول نفسها خمس مرات قبل ان اهوى وسط الضباب .

وضممت قدمى احداهما الى الاخرى ، وحميت وجهى بيدى وانتظرت ، ثم لمست الارض .. فى حقل من القمح . ورايت على مقربة منى بضع عربات نقل وسيارة تسير ببطء ، ثم تقف مصوبة اضواءها من ناحية الى اخرى .

وكان فى السيارة عدة اشخاص ، فصاح احدهم :

ــ هل سمعت تلك الطائرة ؟

واجبت : انى انا قائدها !

ومضى الرجل يقول دون ان يعير جوابى انتباها :

ــ لقد سقطت فى هذه اللحظة طائرة الى الارض . لابد انها قريبة جدا من هنا ..

ثم مضى يرسل أضواء السيارة باحثا عنها . وقلت مرة اخرى :

ــ انى انا الطيار الذى كان يقودها .. !

ــ انت الطيار .. ؟ ياالهى .. ! كيف ...

فقلت وانا اريه حزمتى البيضاء : لقد وثبت بالمظلة ..

وعثرنا على الطائرة على بعد ميلين ، وقد استحالت الى كومة
كروية ، بعد ان اشتبك احد جناحيها بكومة من اعواد القمح
ثم انزلقت على الارض مسافة ثمانين ياردة مخترقة احد
الاسوار . وحملت اكياس الخطابات الى اقرب مكتب للبريد
لترسل بالقطار .

لم ينقض على هذا الحادث الا اسبوع واحد ، حتى كنت
مرة اخرى اقود طائرة ثانية من نفس الطراز د.هـ. الى الشمال
وها هو ذا الظلام يقترب وانا اهبط نحو مطار « بيوريا » ..
وجاء سائق عربة النقل مبتسما يحمل على ذراعيه حقيبة بريد
تكاد تكون خاوية . حقيبة مسجلة قد اغلقت بقفل نحاسي
كبير . وسرني هذا ، فان وزن القفل يعني زيادة دولارين في
دخلنا ..

وحين حلقت من المطار كان القمر قد بزغ في الافق الشرقي
وانعكس ضوؤه الى السماء من منعطفات الانهار ، حتى بدت
الارض متالقة كسائر الكواكب . . واحسست في عزلة الجو
بالسمو والوحدة . لماذا اعود الى الارض وبين يدي كل هذا
الكون البلوري ؟ اني استطيع ان اطير واطير الى الابد ، مجتازا
مطار البريد في شيكاغو الى الجبال والمحيطات ..

ماذا لو استطعت حقا ان اظل محلقا في الجو عدة ايام ..
كم من الوقود تستطيع طائرة ان تحمل لو ملىء هيكلها بخزانات
البترول .. ؟ ولكن « رينيه فونك » حاول ذلك منذ بضعة اسابيع
فقط بطائرته الضخمة « سيكورسكي » ذات المحركين ، فارتطمت
الطائرة ، والتهمتها النيران وهو يحاول التحليق من مطار
نيويورك في رحلة متصلة الى باريس .

وفي طائرتي من الوقود ما يكفي لساعتين اخريين على الاكثر
ولكني مضطر الى الهبوط في شيكاغو قبل ذلك بوقت طويل
ان نقل البريد الى شيكاغو ليصل من هناك الى الشرق طريقة
مطولة ، فلماذا لا نطير به مباشرة من نيويورك الى سا

لويس .. ؟ دون توقف .. ؟على ان ذلك لايمكن طبعا ان يتم بهذه الطائرات من مخلفات الجيش ، ولكن بطائرات جديدة ، ومحركات جديدة ..

هناك مثلا الطائرة الجديدة « رايت بلانكا » التي ارتفعت بحمولة ثقيلة لا تكاد تصدق في احدى رحلاتها التجريبية ، ويمكن بمثل هذه الطائرة ان تحمل البريد من سانت لويس الى نيويورك دون توقف . وربما استطعنا في الليالي الصافية ان تحمل الى جانب ذلك مسافرين او ثلاثة . ولكن طائرة واحدة من هذا الطراز تكلف بين عشرة آلاف وخمسة عشر الف دولار ، ويحتاج خط البريد الى ثلاث منها . فمن الذي يمكنه ان يستثمر مثل ذلك المبلغ الضخم في مشروع كهذا ؟ ان شركتنا تلقى جهدا شديدا في تزويد خطنا بطائرات د. هـ . مع ان الواحدة منها لا تكلف الا بضع مئات من الدولارات . ومع ذلك فان الطائرة « بلانكا » اسرع من الطائرة د. هـ. بخمسة عشر ميلا في الساعة ، وهي تستهلك نصف ما تستهلكه تلك من البترول ، وتحمل ضعف ما تحمل . يا له من مستقبل زاهر للطيران حين يمكن صنع مثل هذه الطائرات ؟ . ! على ان قليلا من الناس هم الذين يدركون هذه الحقيقة ، وكم اود ، ان ابين لرجال الاعمال في سانت لويس ، ما تستطيع الطائرات الحديثة ان تفعله . فبطائرة من طراز بلانكا ، مليئة بخزانات الوقود استطيع ان اظل محلقا طول الليل كالقمر . ولعلي - يا لشد ما افزعت عقلي هذه الخاطرة ! - لعلي اطير بين نيويورك وباريس دون توقف ..

من نيويورك الى باريس .. ! ياله من حلم .. ! هل يستطيع المرء ان يتزود بكفايته من الوقود .. ! لعل طائرة بلانكا قادرة على ذلك - اذا لم يتوقف المحرك - ونادرا ما تقف محركات « هورلوند » من صنع رايت ، فهي ليست كمحركاتنا القديمة « ليبرتي » لو استطاع الطيار ان يتبع الطريق الصحيح المدة كافية لوصل الى اوروبا ..

ولماذا لا احاول عبور المحيط .. ؟ انى اكاد ابلغ الخامسة والعشرين ، وقد طرت الى الآن الفى ساعة ، وتنزهت فوق نصف الولايات الثمانى والاربعين ، وحملت البريد فى اسوء الليالى . وقد تعلمت اصول الطيران فى اثناء السنة التى قضيتها طالبا فى الجيش . وانا الآن برتبة كابتن فى فصيلة المراقبة رقم ١١٠ من حرس ميسورى الوطنى ، وقد تحققت كل مطامحى الماضية وآمالى واحلامى عن الطيران . فلم يعد امامى من مزيد .. فلانظم رحلة الى باريس .. !

اذهلتنى جسامة هذا القرار بعض الوقت . فليس لدى من المال ما اشترى به طائرة من طراز رايت بلانكا . لكن لعلى استطيع ان اجمعه فى سانت لويس . ان لدى قليلا من المال وقد يرغب بعض الناس ان يساهموا فى المشروع . وهناك بعد ذلك جائزة «اورتيج» ومقدارها ٢٥٫٠٠٠ دولار ياخذها اول طيار يطير دون توقف من نيويورك الى باريس ، وسيكون هذا المبلغ كافيا لشراء الطائرة وبقية النفقات .

لابد ان يكون هناك من الاثرياء من اوتوا بصيرة صادقة تهون عليهم ما فى المشروع من مغامرة . لكن المشكلة هى كيف اهتدى اليهم واقنعهم بالاستماع الى ذلك المشروع . وربما تبنته شركة رايت للطيران ، فانها تملك الطائرة بلانكا ، ولن تجد دعاية افضل من ذلك لطائرتها ومحركها . لو استطاعت الطائرة ان تقوم بهذا ، فلن يكون هناك حد لمستقبل الطيران .

وزحفت الى فراشى الضيق فى غرفة المطار ، ورقدت بزاوية لاجد لنفسى مكانا كافيا . ان معظم البريد الذى حملته من شيكاغو يستقر الآن فى كابينة طائرة مسافرة الى الشرق الى نيويورك ، ولم يبق الليلة متسع للتفكير فى عبور المحيط ولكن هل تستطيع حقا طائرة ان تحمل من البترول ما يكفى للطيران بين نيويورك وباريس ؟ الم يسبق ارتطام «سيكورسكى» طائرة الكابتن فون ؟ اخطا قيادتها ام كان الحمل ثقيلا ؟

هيكلها الضعيف ؟ ان الجالون الواحد من الجازولين يزن ستة ارطال . فياله من حمل ثقيل ذلك الذى كان على اجنحتها ان ترفعه ! انها تزن بوقودها اكثر من ٢٨٫٠٠٠ رطل .

لقدبلغت الطائرة نهاية المدرج ولم تبلغ من السرعة ماترتفع به عن الارض ، فارتطمت واشتعلت فيها النيران ، ونجافونك والطيار المرافق ، ولكن اثنين من ملاحيها لقيا حتفهما . وجاء فى وصف هذه الطائرة العظيمة ذات المحركين انها كانت مفروشة بالجلد الفاخر ، بل لقد كان بها سرير ، وكان بها اربعة ملاحين لاضرورة لهم فى قيادة طائرة عبر المحيط . ان الطائرة التى تريد ان تضرب الرقم القياسى العالمى للطيران الطويل يجب أن ينزع عنها كل ثقل لا ضرورة له مهما خف وزنه . واذا قدر لى ان احصل على طائرة من طراز بلانكا فسأطير وحدى ، ولو كانت مبطنة بالجلد فسأنزعه عنها ، ولن احمل معى الا قاربا من المطاط للطوارىء وقليلا من الماء . والآن فلأكف عن التفكير فى هذا ولأنم قليلا .

ان النهوض من الفراش قبل ان يطلع الصباح هو اسوا ما فى مهنة نقل البريد الجوى . لكن هذا الصباح يعد فجر حياة جديدة .. حياة ساطير فيها الى اوربا. واخذت اقلب فى راسى خطة اثر خطة ، وانا ارتدى ملابسى ، ثم حين ركبت السيارة فى طريقى الى المطار ، ثم طوال رحلتى نحو الجنوب الى سانت لويس !! كم من الوقت يتطلب صنع طائرة من طراز « رايت بلانكا » ؟ كم ثمنها ؟ كم من الجازولين تستطيع ان تحمل ؟ كيف استطيع الحصول على ارقام دقيقة عن سرعتها ، وعن المسافة التى تدرجها قبل ان ترتفع، ومقدار استهلاكها للوقود؟ ان جواب اسئلتى عند اناس على بعد يقرب من الف ميل : عند مصنع رايت للطائرات فى بترسن بنيوجرسى .

على انى لو ذهبت توا الى هناك واخبرتهم انى اريد شراء طائرة بلانكا لاطير بها الى باريس ، فيسالون عن قدرتى على

دفع الثمن . ينبغى اذن ان اجد من يشاركنى فى المشروع من اصحاب النفوذ والمال . وربما شاركتنى عندئذ شركة رايت نفسها حين ترى قدرة شركائى ، فان لم تفعل فساحاول مفاوضة مصانع اخرى مثل « فوكر » او «هف دالاند» !! كيف استطاع كوماندور بيرد ان يجد المال لشراء طائرته ؟ الى من يجب ان اتوجه بمشروعى ؟

هناك مثلاهارولد باكسبى صاحب المصرف ، واحد الذين يصرفون امور مدينة سانت بوبس الكبيرة ، ولديه طائرة من طراز «ترافل اير» ، وهى احدث طائرة توجد فى حظائر مطار «لامبرت فيلد» . ومنذ ان اشترى بكسبى طائرته بدا كثير من رجال الاعمال يطيرون كذلك ، مثل هارى بوكر الوسيط التجارى ، وابرل تومسون عضو شركة التامين ، وقد سبق ان لقنته بضع دروس فى الطيران ، ولعل ذلك يحدوه الى ان يستجيب لفكرتى ، وساحدثه فى التليفون غدا لاضرب معه موعدا

والى ان يحين ذلك الموعد ساضع مشروعا لخط جوى الى نيويورك عن طريق «انديانابوليس» و«كولومبس» و«بطرسبرج» كما احسب مواعيده ونفقاته ، فان ذلك سيثير اهتمام رجال الاعمال . يجب ان ابين للناس ما تستطيع طائرة مثل بلانكا ان تحققه ، ويجب لكى افعل هذا ان ارسم خطة للعمل .

اخذت ورقة وكتبت العنوان التالى : « الطيران بين سانت لويس ــ نيويورك ــ باريس » . ثم عددت تحته ما يجب عمله : « التفكير فى الحجج التى يمكن ان تقنع رجال الاعمال بمؤازرة المشروع . الحصول على معاونة وزارة الداخلية قارب من المطاط . خرائط . الحصول على اوصاف الشواطئ الايرلندية والانجليزية والفرنسية والاسبانية لمعرفة معالمها» . وتجمع لدى فى القائمة خمسة وثلاثون بندا ، ولاشك انى ساضيف اليها بنودا فيما بعد .

وحين ازف موعدى مع مستر تومسون كنت على

الاستعداد ، وذهبت مساء الى منزله حسب الموعد، فقادتنى خادمة الى غرفة الاستقبال ، ثم دخل مستر تومسون فصافحنى .. يجب الآن ان اقنعه ليكون اول المؤمنين بأن فى امكان طائرة ان تحملنى من نيويورك الى باريس .

وبدات الحديث قائلا : «مستر تومسون .. لقد جئت اسألك النصح فى مشروع افكر فيه » .

وهز راسه مشجعا فمضيت اقول : لاشك انك قد سمعت بجائزة «اورتيج» التى تمنح من يطير دون توقف بين نيويورك وباريس ...ر٢٥ دولار . انى اعتقد ان طائرة حديثة يمكن ان تقوم بهذه الرحلة ، واريد ان احاول ذلك . اريد ان ابين للناس مايمكن للطائرات ان تقوم به ، وسيكون فى هذا تقدم لمستقبل الطيران ودعاية لسانت لويس . ثم رحت اشرح له حاجتى الى جماعة من رجال الاعمال لتمويل المشروع، وليكون لى من نفوذهم معين فى مفاوضتى مع اصحاب مصانع الطائرات .

واخيرا تكلم فقال : « انى استطيع ان اساهم بالفى دولار، ولكنى ارجح ان الطائرة التى تطلبها ستتكلف عشرة آلاف دولار على الاقل » . وهنا حدثته عن الطائرة رايت بلانكا. فقال فى صوت مختلج : «ولكنها طائرة ارضية وليس لها الا محرك واحد.. أليس كذلك ؟ انى اريد لك ان تستقل طائرة مائية او اخرى ذات محركات عدة ،حتى لاتضطر الى الهبوط فى الماء اذا تعطل احدها . الم تفكر فى استخدام طائرة ذات ثلاثة محركات من صنع «فوكر» كما فعل كوماندور بيرد ؟ »

وقلت فى نفسى انه طبعا محافظ كسائر رجال الاعمال، ولكنه على الاقل قد اخذ مشروعى مأخذ الجد .

وقلت اناقشه : «ان الطائرة المائية لاتستطيع الارتفاع بحمولة كافية من الوقود ، كما أن الطائرة ذات المحركات الثلاثة من طراز «فوكر» ستتكلف مبلغا ضخما من المال لا اظنه يقل

من ۳۰٫۰۰۰ دولار . فضلا عن انى لست واثقا بأن ثلاثة محركات ستجعل مثل تلك الرحلة اكثر امنا ، اذ تكون الطائرة مثقلة بالوقود ، فاذا تعطل احد المحركات فوق المحيط فاغلب الظن انى لن استطيع العودة بقوة المحركين الباقيين وحدهما . لذلك اعتقد ان الطائرة ذات المحرك الواحد اوفر امنا اذا قدرنا كل هذه العوامل » .

واضاف مستر تومسون : «لاريب انك تعرف عن الطيران اكثر مما اعرف ، ولكنى لست مرتاحا الى الطيران عبر المحيط بطائرة ذات محرك واحد ، واعتقد انه يجب أن تفكر فى الحصول على طائرة ذات محركات ثلاثة كطائرة فوكر مثلا .

وقضينا المساء كله فى الحديث عن الطائرات والرحلة من نيويورك الى باريس . وبدا لى ان المشروع قد اثار اهتمام مستر تومسون ، ماقى ذلك شك ، ولكنه غير مطمئن الى ما ينطوى عليه من مخاطرة ، وله العذر ، اليست مهنة التامين عمله ؟

ومرت بضعة ايام .. وبينما كنت جالسا اتناول افطارى فى وقت متاخر فى مطار « لامبرت فيلد » ، بعد ان سلمت بريد شيكاغو ، اذ قال احد الجالسين الى المائدة : « ان مندوبا من شركة فوكر يحدث ماجور روبرتسون عن انشاء مكتب لهم فى سانت لويس » .

ورايت فى ذلك فرصة للحصول على معلومات دقيقة عن قدرة هذه الطائرة ونفقاتها . على انه ينبغى ان الزم جانب الحذر ، فانى لم اكن قد اخبرت بمشروعى احدا ممن يعملون فى المطار . وراقبت باب الماجور روبرتسون حتى خرج منه مع شخص غريب فى ثياب مدنية . وكان من السهل أن اجد من يقدمنى اليه ، وواتانى الحظ فبقينا وحدنا بضع دقائق . وقبل أن احدثه فى الامر رجوته الا يبوح به الى احد ، فوعد بذلك .

وقلت له : «ان بعض الناس هنا فى سانت لويس يفكرون فى شراء طائرة لتطير بين نيويورك وباريس ، وقد خطر لنا ان

تكون من طراز فوكر . لذلك نحب ان نعرف هل فى استطاعتكم صنع طائرة يمكن ان تحمل مايكفى للرحلة من وقود. ونحب كذلك أن نعرف ثمنها والزمن الذى يستغرقه صنعها » .

واجاب مندوب الشركة : « ان مستر فوكر يستطيع ان يصمم طائرة ذات مدى طويل لتبلغ باريس مع احتياطى كاف من الوقود . وتستطيع الشركة ان تسلمها فى الربيع القادم اذا اوصيتم بصنعها الآن . وستتكلف حوالى ٩٠٫٠٠٠ دولار » .

وحاولت الا ينم وجهى على ما اصابنى من دهشة. تسعون الف دولار ! ان مثل هذا الرقم لم يدر قط فى خلدى .

ثم مضى فى حديثه قائلا : «على ان شركة فوكر يجب طبعا ان تقتنع اولا بكفاءة الطيارين قبل ان تصنع طائرة لمثل تلك الرحلة»

وتجاوزت عن هذه العبارة كأنها لا تعنينى ، وقلت فى نفسى لعلى أصل معه الى شىء بقليل من المراوغة فسألته : « لقد فكرنا فى استخدام طائرة ذات محرك واحد ، فكم فى رايك تكون تكاليف ... »

وقاطعنى المندوب قائلا : « ان شركتنا لن تقبل ان تبيع طائرة ذات محرك واحد لعبور المحيط » .

ولم اياس بل عقبت قائلا : «نحن نعتقد ان طائرة ذات محرك واحد ليست اقل امنا من طائرة ذات محركات ثلاثة قد اثقلتها حمولتها» .. (ماذا اقول «نحن»!؟ انى انا الوحيد الذى يعتقد ذلك)

واجاب المندوب محتدا : « ان مستر فوكر لن يفكر فى بيع طائرة ذات محرك واحد لعبور المحيط الاطلنطى » .

وهكذا رفض مشروعى الخطير .

وتسللت بعيدا باسرع ما استطعت لاسير وحدى وافكر فى الامر . انى لا اريد طائرة ذات ثلاثة محركات وماكنت لاسأل المندوب عنها لولا رغبتى فى ارضاء تومسون . ومع ذلك فقد

دهشت حين اخبرني بما لايقبل الجدل ان شركة فوكر لن تبيع طائرة ذات محرك واحد لذلك المشروع .

وقررت اثناء طيراني مساء بالبريد الى شيكاغو ان ابحث من مؤازرين في سانت لويس ، ثم احاول شراء طائرة رايت بلانكا . اذن لابد ان اتحدث الى ماجور لامبرت في الاسبوع القادم .

ان البرت بوند لامبرت زعيم ذو نشاط كبير من زعماء الطيران في المنطقة الوسطى الغربية ، حتى لقد سمى مطار «لامبرت فيلد» باسمه . ووجدته في غرفته جالسا الى مكتبه ، وقد تجلت في وجهه سمات اليقظة والجد ، وفي ملابسه النظافة والاناقة . وشرحت له مشروع الطيران بين نيويورك وباريس والمصاعب التي لقيتها ، وذكرت له حاجتي الى من يعاضدني من ذوي النفوذ حتى يقتنع اصحاب المصانع بالمشروع فيقدموا الي ما اطلب من معلومات عن تفقات الطائرة ومقدرتها .

ومضيت في حديثي قائلا : «اريد ان اكون في مركز استطيع معه ان اساوم على الثمن كذلك . ولو استطعت ان اقول انك من بين معاضدي المشروع فسيكون ذلك عونا ضخما » .

ولم يسألني ماجور لامبرت عن الطائرات البحرية او الطائرات ذات المحركات المتعددة . ولا عجب ، فانه ذو خبرة قديمة بالطيران ويعلم ان كل طيران مهما يكن فهو ينطوي على خطر . وقال اخيرا : «اذا كنت تعتقد ان ذلك مشروع عملي «ياسليم» واذا كنت تستطيع أن تجد المعاضدين الآخرين ، فساساهم فيه بألف دولار » .

وكان هذا اول مبلغ اجمعه . فاذا اضفت اليه الفين من عندي فسيكون لدي ثلاثة آلاف دولار . ثم ان مستر تومسون قد وعد بمؤازرتي ، وان كان لم يعدني بمبلغ معين .

والآن استطيع ان اتحدث الى ماجور بيل روبرتسون ، وهو احد اخوة ثلاثة يديرون شركة روبرتسون للطيران ، واقدم

اليه اخيرا شيئا ملموسا ، لا مجرد فكرة من الافكار . ولم اكن استطيع ان اطلب منه عونا ، فحسبه ما يلقاه من مشقة فى الابقاء على خط بريدنا الجوى مما لايترك له مالا يساهم به فى مشروع الطيران من نيويورك الى باريس . لكنه يستطيع ان يقدم معونات من نوع آخر . فقدكنت اريدان اقول لاصحاب المصانع ان شركة روبرتسون للطيران تؤازرمشروعى، كماكنت اريد منه ان يأذن فى تعديل مواعيد خطنا الجوى حتى يمكن ان اتغيب يومين او ثلاثة اذا لزم الامر ..

واستمع ماجور بيل الى حديثى وسألنى بضعة اسئلة ، ثم قال : «تستطيع أن تعلن انى من ورائك يا سليم اذا كان فى ذلك عون لك . على ان نقل البريد يجب ان يظل منتظما . اتظن ان فيل ونيلى يستطيعان ذلك وحدهما؟ هب ان احدهما اصيب فى حادث فلن يكون لدينا اذن طيار احتياطى » .

فاجبته : «تستطيع اذا حدث هذا ان تبرق الي فاعود باول قطار . »

فقال : «حسنا اذن ياسليم تستطيع أن ترتب الامر مع فيل ونيلى . ولكن ماقولك ؟ ان الطيران الى باريس يستحق قدرا كبيرا من الاعلان ، ولعل صحيفة بوست دسباتش يمكن ان تقدم المال اللازم لذلك ، اذاكتبت اسمها علىمقدم الطائرة. انى اعرف احد رؤساء تحريرها ، فلم لا نذهب اليه ونحدثه فى الامر ؟ »

ومع انى لم اكن راضيا عن فكرة الطيران الى باريس بلوحة اعلانات ، فقد كان علي ان احاول كل الوسائل ، لذلك سألته ان يضرب لنا موعدا مع ذلك المحرر .

ووقفت فى مدخل مكتب البريد فى «انجلم» اقرا رسالة من الاسوشيتد برس كتبت تحت عنوان كبير : «بيرد ينوى عبور الاطلنطى . قاهر الاطلنطى يتنبابعبور المحيط فى العام القادم». وقد وردت الرسالة من بردج بورت كونيكتكت فى ٢٨ اكتوبر،

وجاء فيها ان ليفتنانت كوماندور بيرد سيطير الى باريس فى الربيع القادم. يالها من منافسة خطيرة !. ان كوماندور بيرد طيار قدير وهو يعرف كيف يمول مشروعه . وهناك ايضا الطياران الفرنسيان الراغبان فى الحصول على جائزة اورتيج بالطيران من الشرق الى الغرب ، وقد اشاعت الصحف انهما على استعداد للطيران . وهناك كذلك مشروعات امريكية اخرى قرات تقارير عن اثنين او ثلاثة منها . ان كثيرين يودون القيام باول طيران متصل بين نيويورك وباريس . افقدر لمشروعى اذن ان ينتهى كما بدا حلما من الاحلام ؟

وسرعان ما دبر ماجور روبرتسون لقاءنا باحد محررى صحيفة بوست ديسباتش. وهانحن اولاء نجلس فى اضطراب امام مكتبه. ان مشروعى لم يثر اهتمامه ، بل لقد رفضه قائلا : « لا اعتقد ان البوست ديسباتش تشترك فى مثل هذا الطيران المغامر ، وكيف تعبر المحيط الاطلنطى بطائرة ذات محرك واحد وطيار واحد . اننا لا نحب ان نقامر بسمعتنا ، ولن نستطيع أن نجازف بتايد هذا المشروع . »

ورايت انه يجب ان اتحدث الى اصحاب شركة رايت قبل ان افكر فى شركات اخرى ، لكى اعرف مدى قدرة الطائرة بلانكا ، ونسبة حدوث عطل فى محركات « هورلوند » . ولكن كيف اتصل بهم ؟ استطيع ان اكتب اليهم خطابا انبئهم فيه ان جماعة فى سانت لويس يريدون مفاوضتهم فى شراء الطائرة بلانكا ، ولكن الخطابات لا اهمية لها ، فان الشركات الكبرى تتلقى مئات منها كل يوم . برقية ؟ لا . انى اريد طريقة غير عادية. لم لا أحدثهم بالتليفون من مكانى البعيد فى سانت لويس؟ ان ذلك سيكلفنى خمسة دولارات على الاقل . لكن المحادثة التليفونية البعيدة تعطى صاحبها اعتبارا كبيرا .

***

الاشجار امامى تختفى فى الضباب وظلام المساء. الضباب! وملت بطائرتى ميلا شديدا الى اليمين بعيدا عن نهر «الينوى». لن استطيع الوصول الى «بيوريا». واتجهت على هدى البوصلة

الى «سبرنجفيلد» وهبطت الى مسافة مائة قدم فوق رؤوس الاشجار ، فلم استطع ان اتبين اين انا ، حتى رايت ضوءا ساطعا يلوح عن قرب فتحولت نحوه . أجل انه «المنار» الذى اقامه ذلك الصبى وكتب الينا عنه يقول : «ان طائراتكم التى تنقل البريد تمر بمنزلنا كل يوم ، ولذلك اقمت هذا المنار لعلكم تهتدون به اذا ساء الجو هذا الشتاء . »

وقد عبرنا عن شكرنا له بأن درنا فوق بيته بضع دورات . وها انذا الآن احس بقيمة مصباحه ذى المائة شمعة . وحولت اتجاهى مقدار خمس درجات، وانتظرت ظهور ذلك الصف المستقيم من المصابيح التى علقت على قوائم السياج لتحدد مطار البريد بين الحقول. وحين اهتديت الى المطار ، وجدت اربعة منها لم تنطفىء بعد .

ولم يكن بالمكان أحد ، ولكن هناك تليفون قد ركب على احد الاعمدة ، فطلبت مكتب البريد، وجرت المحادثة التالية :
«انا الطيار لندبرج . لدى بريد يجب نقله الى القطار لان الضباب يحول دون الوصول الى بيوريا » .

– وهو كذلك . سنرسل عربة اليك. ايلزمك شىء آخر ؟

– لا . اشكرك . هذا كل ما اريد. ولكن ارجو ان تخبروا سانت لويس .

وكنت استطيع ان اربط الطائرة الى السياج ، واذهب فى عربة البريد الى المدينة فآخذ حظى من النوم ، ولكننى تذكرت انى ساحتاج عندئذ الى رجلين على الاقل ليديرا المحرك فى الصباح ، وحتى لو صببت ماء يغلى فى جهاز التبريد فان ماكينة «ليبرتى» اذا بردت كانت ادارتها ثانية من اصعب الامور. لذلك قررت ان ابقى مع الطائرة وادير محركها كل عشرين دقيقة لتحتفظ بحرارتها .

وانعشتنى الحركة والهواء البارد فخرجت اسير فى ظلمة الحقول . لم لا اتحدث الى شركة رايت فى التليفون غدا ؟ ولكن

صبرا . فسيلزمنى بعض الوقت لشراء بذلة لائقة باصحاب الاعمال .. بذلة مفصلة ! .. فان بذلتى الخشنة الزرقاء قد اصبحت لامعة عتيقة وضاقت علي بعض الشيء . ولابد لى كذلك من قبعة فاخرة ومعطف، فان كل رجال الاعمال الذين اعرفهم يلبسون قبعات ومعاطف .

ها انذا ارى ضوءا ينساب على الطريق من ناحية الجنوب. انها عربة البريد . ووقفت عند الباب فسلمت اكياس البريد الى السائق ، ثم كرت العربة عائدة الى المدينة ، واصبحت وحدى فى المطار تحت ظلمة الليل . لو كانت طائرتى الآن من طراز بلانكا لاستطعت ان اقضى الليل هنا مستريحا فى مكان قيادتها غير المكشوف . ولكن هب ان النار اشتعلت فى طائرة من ذلك الطراز ، وقد اعد خزان الوقود فى هيكلها للرحلة من نيويورك الى باريس . ساكون حينئذ وركبتى ملاصقة لجهاز الاحتراق ، وظهرى مستند الى مستودع الوقود كحشو الساندوتش . أو هب ان جهاز الصعود والهبوط لم يعمل حين تهم الطائرة بالارتفاع عن الارض! كم من الوقود يستطيع محرك «هورلوند» ان يعمل وحده دون مراقبة ؟ سيكون على ان اظل طائرا ما يقرب من اربعين ساعة بين نيويورك وباريس . فكم من الوقت يستطيع الطيار أن يمضى بلا نوم ؟

ـ « اريد ان اتحدث الى شركة رايت للطيران فى باترسون نيوجرسى.. نعم الى اى شخص يرد على التليفون . » ولم يكن قد سبق لى قط ان طلبت محادثة تليفونية على مثل هذا البعد. وسمعت طقطقة وطنينا وبضع كلمات وارقام . ان بذلتى الجديدة ، وكل ما يلزم للرحلة ، مهيأ ليوضع فى حقيبة السفر .

ـ « هذا هو الرقم الذى طلبته . »

فى دقيقة واحدة ! يا لها من سرعة !

وسمعت صوت فتاة أخرى تقول : « رايت للطيران » .

فاجبت وانا احاول الا ينم صوتى على اى اضطراب : «اريد ان اتحدث الى واحد من موظفيكم من فضلك » .

ـ اى موظف تريد ؟

ـ واحد من هيئة الادارة . وسالت فى اصرار وشىء من الضيق : « اى اعضاء هيئة الادارة تريد ؟ »

واجبت فى بطء وحزم : « انى اتكلم من مكان بعيد .. من سانت لويس بميسورى ، واريد ان اتحدث الى احد اعضاء هيئة الادارة فى شان من شؤون العمل . »

ـ انتظر من فضلك .

ثم سمعت صوت رجل فقلت : «انى اتكلم من سانت لويس .. اسمى تشارلز لندبرج، وانا امثل جماعة هنا يهمهم ان يشتروا طائرة للرحلة بين نيويورك وباريس ، واحب ان اتحدث اليك عن الطائرة بلانكا ، كما اريد ان احصل على بعض المعلومات عن محركاتكم . متى استطيع ان اراك فى بترسون ؟ »

ـ اتقول انك تتكلم من سانت لويس بميسورى ؟ »

لقد نجحت حيلتى كما توقعت ولم يضع اجر المكالمة عبثا. ثم قال : «سيسرنا ان نراك فى اى يوم ، وحسبك ان تنبئنى بوصولك الى نيويورك فنحدد ساعة اللقاء . »

الفصل الثانى

حين دخلت مصنع رايت للطيران فى بترسون قبل الموعد بدقيقة ، احسست بما لقبعتي ومعطفي الجديدين وبذلتي الانيقة من اثر ، فقد القت الفتاة الجالسة الى المكتب نظرة على بطاقتى ، ثم ابتسمت وقادتني الى غرفة داخلية . ونهض احد اعضاء هيئة الادارة من مكتبه مرحبا ثم قال :

ـ « أوصلت الآن من سانت لويس ياكابتن ؟ لقد قيل لى انك مهتم بطائرة رايت بلانكا »

ـ « اجل ياسيدي . واحب ان احصل على كل مالديك من علومات عن هذه الطائرة ، كما أننا مهتمون ايضا بمحركات هورلوند »

ـ « استطيع ان ازودك بمعلومات عن المحركات. اما عن طائرة نفسها فانك لاتستطيع شراءها الآن ، لان شركتنا لم تصنعها الا لكى تبرهن على قدرة محركات هورلوند وصلاحيتها للطائرة الحديثة . ونحن الآن نتفاوض فى بيع الطائرة وحقوق صنعها الى شركة « دف ـ دالاند » وطبعا اذا فشلت الصفقة .. ولكن الا تظن ان طائرات ذات محركات ثلاثة اصلح للطيران عبر المحيط ؟ »

الطائرة المتعددة المحركات مرة اخرى ! لقد قال احد المؤيدين لمشروعى انه ينبغى لى ان اشترى طائرة متعددة المحركات . وقال مندوب شركة « فوكر » ان شركته لن توافق على بيع طائرة ذات محرك واحد لتطير بين نيويورك وباريس ، ولكنى لم اكن اتوقع ذلك من شركة « رايت » . واجبته بقولى :

ـ « ان للطائرة ذات المحرك الواحد مزايا كثيرة . الى اى حد تتعرض ماكينتكم « هورلوند » للتعطل اثناء الطيران ؟ »

وضحك عضو الادارة قائلا : « يبدو انها تتعطل فى المتوسط مرة كل تسعة آلاف ساعة

ـ « متى تستطيع ان تعرف ان كنتم ستبيعون الطائرة بلانكا ؟ »

ـ « يجدر بك ان تتحدث الى جوسب بلانكا فى هذا الشأن . ولكن الا تحب أن ترى مصنعنا بمناسبة وجودك هنا فى بترسون ؟ »

وسرنا بين صفوف من المخارط والسيور والعجلات الدائرة ، ومرت بنا عربات اليد محملة بقطع من الحديد والصلب ، ولكن ذلك لم يصرفنى عن التفكير فى الرحلة الى باريس ، فسألت مرافقى :

« كم من الوقت يستطيع محرك « هورلند » أن يظل دائرا دون حاجة الى عناية ؟ »

واجاب : « لسنا نعرف .. ولكن اذا جف الذراعان ابطأت حركته وثقل . لذلك ينبغى ان نجد وسيلة لتشحيمه أثناء الطيران فى رحلة بعيدة كهذه .. هذا هو مصهرنا »

ومضينا فى جولتنا مارين بأفران تقوية المعادن الى أماكن الاختبار بدويها الذى يصم الآذان . وضربوا لى موعدا لمقابلة جوسب بلانكا فى فندق « ولدورف استوريا » عبر النهر بنيويورك .

ان بلانكا رجل نحيف تبدو عليه سمات الجد ، ذو وجه واضح القسمات ، ولا يسع المرء امامه الا ان يحس انه فى حضرة عبقرى . وقال حين لقيته :

« ان طائرتى قادرة كل القدرة على الطيران المتصل من نيويورك الى باريس ، ويسرنى ان اراها تحاول هذه الرحلة . ولن تحتاج الا الى خزان كبير للجازولين يوضع فى الكابينة »

ـ « وهل جهاز الصعود والهبوط من القوة بحيث يستطيع ان يرتفع بمثل هذا الحمل الثقيل من الوقود ؟ »

واجاب : « اجل ، لقد صنعته قويا لهذا الغرض ذاته » .

ـ « كم ساعة فى رايك تستطيع طائرتكم البقاء فى الجو دون ان تمون بوقود جديد ، اذا ضيق الطيار صمام الوقود ؟ »

ـ « اكثر من خمسين ساعة يا كابتن لندبرج . وسيكون ذلك كافيا لضرب رقم العالم القياسى فى طول الطيران . »

ـ « اذا لم نستطع شراء البلانكا التى لديكم الآن فمتى يمكن ان تصنعوا واحدة اخرى ؟ »

ـ « لو ان لدى مصنعا ياكابتن لندبرج لما استغرق صنعها طويلا ، ولكن ليس لدى مصنع الآن . على انى آمل ان تستطيع شراء الطائرة التى لدينا ، فان رحلة موفقة الى باريس ستكون ذات فائدة كبرى . »

ووضح لى انى وجدت فى جوسب بلانكا صديقا ، فقد ظل على موقفه المشجع بعد ان اخبرته ان جمعيتنا فى سانت لويس لم تكتمل بعد . ولا عجب فهو نفسه يواجه مشكلات فى تمويل مشروعه .

وقال لى وهو يودعنى : « ارجو لجمعيتك التوفيق ، كما ارجو ان تتمكن من شراء طائرتى . »

وكان على ان استقل القطار الى الغرب فى تلك الليلة ، لاستانف الطيران بالبريد ، بعد ان قام « فيل لف » و « توم نلسن » بهذا ليمكنانى من الغياب كل ذلك الوقت . ان لدى الآن من الخطط ما استطيع ان اغرى به مؤازرى الموعودين ، كما استطيع ان انبئهم بامر تلك الطائرة التى يمكن ان تصل الى باريس . فاذا امكننى بعد ذلك جمع المال اللازم فسأعرض دفع الثمن فورا الى « رايت » او « هف ـ دالاند » او اية شركة اخرى تملك طائرة بلانكا .

***

ولم اكد ابلغ مطار لامبرت بسانت لويس حتى ارسلت برقية الى بلانكا اؤكد فيها اهتمامى بشراء الطائرة التى صممها . وتلقيت رده فى الرابع من ديسمبر ينبئنى انه يرجو

ان اتمكن من شرائها ، فاذا لم يمكن ذلك فانه يستطيع ان يبيعني طائرة اخرى ذات محركات ثلاثة بثمن قدره ٢٩٫٠٠٠ دولار .

يا الهى ! ان ما جمعته الآن لا يزيد على ٣٠٠٠ دولار ، وغاية ما ارجوه ان اجمع عشرة آلاف . فكيف استطيع جمع ٢٩ الفا؟ وكم يستغرق صنع طائرة ذات محركات ثلاثة ؟ وكنت ما زلت ادير ذلك الامر فى نفسى حين تلقيت برقية من احد اعضاء شركة « هف ـ دالاند » ينبئنى فيها ان مفاوضاتهم لشراء الطائرة رايت ـ بلانكا قد توقفت . . فبعثت الى شركة رايت البرقية التالية :

« يهمنى ان اعرف فى اسرع وقت ان كنت استطيع شراء الطائرة رايت ـ بلانكا للرحلة بين سانت لويس وباريس . »
« لندبرج »

ولما لم اتلق جوابا ارسلت برقية اخرى بعد اربعة ايام ، فجاءنى الرد التالى :

« نعيد ما ذكرناه فى التاسع والثالث عشر . ونأسف اذ لا نرغب حاليا أن تستخدم لطائرة رايت ـ بلانكا فى عبور المحيط ، ونقترح طائرة ذات ثلاثة محركات من صنع « فوكر » او « هف ـ دالاند » .
« شركة بترسون رايت للطيران »

وكان هذا ردا حاسما . ولكن بلانكا قد ابدى استعداده لصنع طائرة ذات ثلاثة محركات ، فلابد ان يكون قد وجد لنفسه مصنعا ، وهو يستطيع اذن ان يصنع طائرة ذات محرك واحد فى وقت اقصر وبتكاليف اقل . وما زالت امامى فرصة للحصول على طائرة بلانكا بمحرك « هورلوند » قبل حلول الصيف ، والمهم الآن ان اجمع المال اللازم على انى مع ذلك ارسلت الى بلانكا البرقية التالية

« رفضت شركة رايت بيع الطائرة بلانكا . متى تستطيع تسليم طائرة مماثلة ذات محرك واحد ، وكم يكون ثمنها ؟ »

« لندبرج »

ومضت اربعة ايام لم يطر خلالها احد فوق مطار لامبرت فيلد ، عدا طائرات خطنا الجوى للبريد ، فقد توقف طلبة الطيران عن تمرينهم بسبب الرياح العاصفة والوحل المتجمد . وهيأ لى ذلك وقتا كافيا افكر فيه فى مشروع الطيران الى باريس ، وان كنت لم انته بتفكيرى الى شىء . ان بلانكا لم يرد على برقيتى ، ومعاضدو المشروع لايتعدون ماجور روبرتسون مدير خطنا الجوى للبريد ، وايرل تومسون عضو شركة التامين . ولم يقبل احد ممن تحدثت اليهم اخيرا ان يمون مشروع الطيران عبر المحيط .

لابد انى سرت مسافة خمسة اميال عصر ذلك اليوم فوق الطرقات المتجمدة افكر فى المشروع لعلى اهتدى الى افكار جديدة . وكنت قد سرت هكذا بالامس واليوم الذى قبله . ان نصف الشتاء قد مضى ، وطائرات عبور المحيط تصنع الآن وتختبر فى فرنسا وامريكا ، بينما لا افعل انا شيئا الا الكلام ورسم الخطط . لا بد اذن ان اقوم بمجهود اخير ، او اتخلى عن ذلك الحلم . فلأطلب الى لفولسن ان ياخذ مكانى على خط البريد لبضعة ايام ، حتى استطيع ان اعرض مشروعى على من يرغب فى لقائى من رجال الاعمال فى سانت لويس .

وكان هارى نايت اول من لقيته منهم ، وهو وسيط تجارى ، ويراس نادى سانت لويس للطيران . وقد لقيته من قبل فى الصيف الماضى حين كان يتلقى دروسا فى الطيران . وكنت آمل اذا لم يساهم بنفسه فى المشروع ان يقترح على بعض رجال الاعمال ممن يعرفهم .

وقابلنى « نايت » فى مكتبه بشارع « فورت آند اوليف » وهو شاب لايكبرنى كثيرا ، ممتلىء الجسم ، حاسم الطباع

وعرضت عليه الامر واخبرته بكل شيء ، وكلي توقع للرفض ولكن .. هاهو يفاجئني بقوله :

ـ « سليم ـ لاينبغي لك ان تجهد نفسك في السعي وراء المال اللازم ، اذ عليك ان تركز كل تفكيرك في مشروع الطيران نفسه ، ان كنت حقا تريد ان تقوم به . سأتحدث الآن الى صديق لي في لبنك لعلنا نستطيع ان ندبر امر ذلك المال . »

اذن فانا لم افشل . وهاهوذا رجل يريد ان يقدم لي العون ويشاركني في المسئولية ؟!

وسال نايت : « كم يتكلف المشروع ؟ »

واجبت : « لو استطعنا ان نقنع اصحاب المصنع بان يتحملوا جزءا من التكاليف ، فاظن انه يكفينا عشرة آلاف ، والا فيلزم لشراء الطائرة والمحرك والقيام بالرحلة خمسة عشر الفا . »

ـ « انك تتحدث عن طائرة ذات محرك واحد . الا تظن ان طائرة ذات ثلاثة محركات اصلح لمثل تلك الرحلة ؟ »

وبدات ادلي بحججي المألوفة :

« ان طائرة ذات ثلاثة محركات من طراز بلانكا تتكلف تسعة وعشرين الفا . اما فوكر فيطلبون تسعين الفا . ولا ادري كم يستغرق صنع مثل هذه الطائرة . فضلا عن ان مافي الطائرة المتعددة المحركات من تعقيد يجعلها اشد عرضة لتعطل بعض اجزائها . على ان اكبر خطر نواجهه في هذه الرحلة ليس احتمال وقوف المحرك ، بل اخطار الجو ، والارتفاع عن الارض بحمل ثقيل . ثم ان محركات « هورلوند » لاتتعطل في المتوسط الا مرة كل تسع آلاف ساعة . لهذا افضل ان اقوم بالرحلة في طائرة ذات محرك واحد لا ثلاثة . هذا اذا لم ندخل في اعتبارنا كذلك الفرق الكبير بين الثمنين . والطائرة الكبيرة اصعب قيادا في الجو العاصف .. »

ودار « نايت » فجأة في مقعده والتقط سماعة التليفون :
« اعطني هارولد بكسبي في بنك الدولة الاهلي .. بكسبي .
ماقولك في الحضور الى هنا لبضع دقائق ؟ ممكن ؟ .. في
مكتبي . »

وحضر بكسبي – وهو رئيس الغرفة التجارية – بعد عشر
دقائق يعلو وجهه الابتسام ويفيض مرحا . وحدثه هاري
نايت عن مشروعي للطيران من سانت لويس الى نيويورك الى
باريس . ثم حدثته انا عن مفاوضاتي مع شركة « رايت »
و « جوسب بلانكا » . وسأل بكسبي عدة اسئلة عن الطائرة
ومحرك « هورلوند » وما يحتمل ان تتكلفه الرحلة .

وقاطعه « نايت » مخاطبا اياي : « سليم – لقد قلت ان
لديك الآن بعض المال . فمن شركاؤك في هذا ؟ »

– « اجل ياسيدي – استطيع انا ان ادفع الفي دولار ، وقد
وعد ماجور لامبرت بان يدفع الفا اخرى ، كما ابدى ايرل
تومسون وبل روبرتسون استعدادهما للمساهمة ، وان كنت لم
اتحدث اليهما عما يمكن ان يدفعاه . »

وقال بكسبي : « الا تظن ياسليم انه ينبغي ان تشتري
طائرة فيها اكثر من محرك واحد ؟ »

وضحك هاري نايت قائلا : « هذا نفس ما سألته اياه
يابكسبي . »

واجبت قائلا : « فلنفرض ان محركا توقف في منتصف الطريق
عبر المحيط ، فلن استطيع في هذه الحال ان اعود الى الشاطئ
بالمحركين الباقيين . ثم ان اي طيار لن يستطيع الطيران على
الاطلاق اذا لم يكن مستعدا لمواجهة شيء من الخطر . فضلا
عن ان طائرات الجيش التي تطير حول العالم ذات محرك واحد »

واعترض بكسبي قائلا : « اجل . ولكن نصف هذه الطائرات
لم تستطع ان تطير حول العالم ، مع ان الحكومة كلها من ورائها

ولكنه مع ذلك لم يمض فى اعتراضه بل قال : « دعنا نفكر فى الامر يوما او يومين ، ونحدث فيه اصدقاءنا . ان علينا ان نبدا العمل فى الحال ان كنت حقا ستقوم بهذه الرحلة . قابلنى فى مكتبى يوم الاربعاء الساعة العاشرة . »

ولم اكد اصدق ما اسمع ، فقد كنت ارجو ان احصل على وعد بألف دولار اخرى ، ولم يدر فى خلدى قط انى ساجد من يعرض على ان ياخذ العبء كله على عاتقه .

***

كان الثلج يتساقط على مطار « سبرنجفيلد » بين الحقول حين اجتزت اليه بطائرة البريد منطلقة يتخللها المطر الممتزج بالثلوج . ودرجت بطائرتى والرياح تهز جناحيها هزا عنيفا الى ركن من اركان السياج . وسلمنى قائد عربة البريد تقريرا من الجو فى شيكاغو يدل على ان الجو هناك لم يكن اقل سوءا منه هنا . وكانت السحب على ارتفاع ثلاثمائة قدم . وقد اوشك الظلام ان يخيم ، وعلمت ان « فيل لف » قد اضطر الى ارسال بريده بالقطار نحو الجنوب ، فاذا هو لم يستطع ان يغادر مطار « مايوود » بشيكاغو فى وضح النهار فكيف استطيع انا الطيران الى الشمال بالليل ؟ . ولكن لعلى استطيع ان ابلغ « بيوريا » . وقد ترتفع السحب شيئا ما حينئذ بين بيوريا وشيكاغو ، فأستطيع ان اشق طريقى هابطا من خلالها .

وكانت رقائق الثلج تذوب على وجهى حين فتحت صمام البترول كى اغادر المطار . وبدا القلق يساورنى بعد ان طرت خمس دقائق . اهنالك خلل فى المحرك ؟ وقطعت وصلة الكهرباء اليسرى ثم اليمنى . وحين قطعت اليمنى بدا المحرك يهتز وتنقطع حركته ، فعدت الى مطار « سبرنجفيلد » . وسألنى قائد العربة ، وكان مايزال ينتظر ، ان كنت اريد ان ارسل البريد بالقطار ، واجبته : ليس بعد . فالألق اولا نظرة الى توصيلات الكهرباء ، ووجدت الخلل فى الحال ـ زمبرك غير مثبت . وعاوننى

السائق بان ادار المحرك ثم لوح لى بيده وانا أغادر المطار . وكف الثلج عن السقوط بعد عشرين ميلا شمالى «سبرنجفيلد» وهبطت فى شيكاغو من بين سحب لايزيد ارتفاعها على ٥٠٠ قدم ، ثم سلمت اكياس البريد وتناولت عشائى . وحل موعد النوم ، ولكنى لم انم تلك الليلة ، فقد كان على ان اعود ادراجى ذلك الطريق كله ، لاقابل هارولد بكسبى فى بنك الدولة لاهلى بسانت لويس غدا الساعة العاشرة تماما .

وطلبت الى السكرتيرة ان انتظر وهى تقول : « ان مستر بكسبى لايزال فى الاجتماع ، وسيفرغ منه بعد بضع دقائق » وجلست على احد المقاعد تجاه موظف كان يعد رزما من الاوراق المالية ذات العشرة والعشرين والخمسين دولارا . واحسست بملابسى تضيق على ، وبينيقة قميصى تضغط عنقى . كيف يقبل بنك ان يمول مشروع الطيران الى باريس ؟ . انى اويد ان اطير بطائرة مثقلة ، ذات محرك واحد ، خلال اجواء مجهولة فوق آلاف الاميال من الماء .. وفجاة رايت بكسبى الى جانبى . ونهضت لاصافحه فبادرنى بقوله : « سليم — ان ماتعتزمه لامر شاق ، ولكننا تناقشنا فيه ، ونحن الآن معك . ويحسن بك من الآن فصاعدا ان تترك امر المال لنا ، وسنتمكن من تدبيره اذا لم يزد على ما اخبرتنا به . وعليك ان تقدم الالفى دولار التى لديك ، وسنتصل نحن بالتليفون بماجور لامبرت وايرل تومسون وبيل روبرتسون وندبر ماتحتاج اليه . والآن فلتركز جهدك فى الطائرة والاستعداد للرحلة ، لاننا نريد ان نتاكد من ان المشروع ممكن التنفيذ . لا ترتبط باى اتفاق قبل ان نلتقى ثانية ، ولكن انبئنا بمجرد ان تصل الى شىء حاسم فى الموضوع . »

وعدت فى السيارة الى مطار لامبرت فيلد وكانى طفل صباح عيد الميلاد . سأتصل الآن بكل صانعى الطائرات فى الولايات المتحدة . ان شركة «ترافل اير» فى « وتشتا » تنتج طائرة تصلح

للغرض . وقد قرات عن طائرة اخرى ذات محرك واحد من صنع شركة تسمى « ريان » فى سان دييجو ؛ وقد اثبتت مقدرة فائقة . ولما كانت شركة ترافل اير اقرب الى ، فقد قررت أن ابرق اليهم اولا لاسالهم ايستطيعون صنع طائرة للرحلة بين سانت لويس - نيويورك - باريس .

وجاءنى رد سريع بالرفض . حسن اذن ، فلأجرب « ريان » ولو انها شركة جديدة صغيرة وغير معروفة . وبعدها ابرق الى « كيرتس » و « بويج » و « دوجلاس » و « مارتن » . وساذيل برقياتى بامضاء « شركة روبرتسون للطيران » فقد كان ماجوربيل اذن لى فى ذلك :

« شركة ريان للخطوط الجوية

انجلم . سان دييجو . كاليفورنيا

٣ فبراير ١٩٢٧

أيمكنكم صنع طائرة ذات محرك من طراز هورلوند ، تستطيع الطيران دون توقف بين نيويورك وباريس ؟ اذا امكنكم فعينوا الثمن وموعد التسليم .

شركة روبرتسون للطيران »

وجاء الرد تلغرافيا :

« نستطيع صنع طائرة مماثلة ولكن بأجنحة اكبر يمكنها ان تقوم بالرحلة . الثمن ستة آلاف دولار غير المحرك والاجهزة ، والتسليم بعد ثلاثة اشهر تقريبا ..

ريان للخطوط الجوية »

اذن فستتكلف الطائرة والمحرك معا حوالى عشرة آلاف دولار ، وهو مبلغ فى نطاق ميزانيتى ولكن الى اى حد استطيع ان اثق بهذه الصفقة ؟ هل لدى شركة « ريان » مهندسون اكفاء ؟ ومع ذلك فهانذا اجد اخيرا من يهتم بعرضى ويتخذ فيه قرارا سريعا . وارسلت برقية اخرى اطلب فيها المواصفات ، واتعجل موعد التسليم . وجاءنى رد سريع آخر :

« مقدارالبترول ٣٨٠ جالوبالسرعة مائة ميل فى الساعة
الثقل ١٢ ونصف رطل فقط لكل قدم مربع ، وعشرون
رطلا لكل قوة حصان . يمكننا صنعها فى شهرين من تاريخ
الطلب اذا لزم الامر . يلزمنا خمسون فى المائة تامينا .
« ريان للخطوط الجوية »

واخذت البرقية الى بكسبى ونايت ، ولكنهما لم يسمعا من
قبل بشركة ريان : اى نوع من الطائرات تنتجه هذه الشركة

واجبت : انها طائرة ذات محرك واحد وجناح عال مثل
بلانكا ، غير ان مقعد قيادتهامكشوف وطول جناحيها اقصر
.. وبعضها تعمل فى البريد على الشاطىء الغربى ..

واتفقنا ان اذهب خلال اسوع الى كاليفورنيا لمقابلة اصحاب
الشركة ، فاذا قررنا الشراء بقيت هناك حتى يتم صنع الطائرة
ولكن مشروعنا نقضه ورود البرقية التالية من جوسب بلانكا

« مستعد لتقديم عرض مغر بشان الطائرة بلانكا للرحلة
المتصلة بين نيويورك وباريس . أقترح ان تحضر الى نيويورك
اقرب وقت لنتناقش سريعا فى الامر . ابرق الي لدى شركة
كولومبيا للطيران ٥١٠٤ بناء ولورث للطيران .. نيويورك ..
بلانكا »

اذن لابد ان يكون بلانكا قد اسس شركة جديدة واشترى
طائرته الوحيدة التى تم صنعهامن شركة رايت . وجاءت رسالته
فى الوقت المناسب ، فقد كنت اعتزمت السفر الى كاليفورنيا
بعد يومين . الآن ساسبق كل من ينوون القيام بالرحلة .

ان طائرة رايت ـ بلانكا اصلح طائرة لتلك الرحلة ، ولدى
العون المالى لشرائها . وارسلت برقية الى بلانكا ، انبئه
ساحضر الى نيويورك ..

***

« كابتن لندبرج ـ هذا هو مستر ليفين رئيس ادارة شركة
كولومبيا للطيران ـ وهذا مستر تشامبرلين طيارنا » .

وقدمنى بلانكا اليهما متلطفا .. وكنا فى مقر شركة كولومبيا
مدينة نيويورك . وقال مستر ليفين :
ـ اذن انت تريد شراء طائرتنا بلانكا .. ؟
ـ اجل يا سيدى . وهذا يتوقف على الثمن ..
ـ سنبيعك البلانكا وهى أحسن طائرة تستطيع الآن ان
جدها للطيران بين نيويورك وباريس .. اجمعت كل ما يلزمك
ن مال .. ؟

ـ جزء منه فقط . فنحن لا نريد جمع مال كثير قبل ان
رف اية طائرة سنشترى .. كما اننا نعتقد ان اصحاب
صنع ينبغى ان يساهموا بشىء ما ، فان الطيران الى باريس
ه دعاية كبيرة ..

ـ نعم سنساهم . . ان بلانكا ثمنها ٢٥٫٠٠٠ دولار ،
سنبيعها من اجل الرحلة بخمسة عشر الفا ، فنكون قد
همنا بعشرة آلاف ..

خمسة عشر الفا .. ! لقد قدرت انى استطيع بذلك المبلغ
اغطى تكاليف المشروع بما فى ذلك الوقود والتجارب .
ثم قلت :

ـ ان هذا اكثر بكثير مما قدرنا . اهو اقل ثمن تطلبون ؟ ؟
واجاب : ان خمسة عشر الفا ثمن زهيد لطائرتنا بلانكا ..
يك ان تذكر ان لا وجود الآن لطائرة غيرها تستطيع ان
بين نيويورك وباريس ، وانها مستعدة للرحلة فى اى وقت
فيه تهيؤك لها ..

اخذ بلانكا وتشامبرلين يمتدحان مميزات طائرتهما ، وان لم
ركا فى المفاوضة على الثمن ، ولم يقبل ليفين ان يتزحزح عن
سة عشر الفا ، بل كرر قائلا :

ـ ان هذا ثمن زهيد لطائرة مثل بلانكا .
قلت اخيرا : يجب ان اعود الى سانت لويس قبل ان اعطيكم
ا حاسما . سأتحدث الى شركائى اولا ..

وكان بكسبى ونايت قد قالالى : « لاترفض العرض اذا قليلا على ما قدرت ، بل عد الينا ودعنا نفكر فى الامر » .

انه ثمن غال .. ولكن بلانكا معروضة للبيع . اقدر فى العالم .. ! وبدا لى وانا استقل القطار الى سانت لو كان النجاح فى قبضة يدى .

***

ـ ما رايك فى تسميتها « روح سانت لويس .. ؟ »

ولم اكد اسمع سؤال بكسبى ، فقد كنت مشغولا بالت الى ارقام كتبت على شيك امسكه فى يدى : خمسة الف دولار .. !

هذه الورقة تستطيع ان تشترى رايت ـ بلانكا . و فيها : « ادفعوا لامر تشارلز. ا. لندبرج» .. وضحك بك لما بدا علي من دهشة ..

وقلت : ساسافر الى نيويورك عصر اليوم . وساحاو اهبط ببلانكا فى مطار لامبرت فيلد فى خلال اسبوع .

وهكذا وجدت نفسى مرة ثانية بعد رحلة طويلة ا بالقطار فى مكتب شركة كولومبيا للطيران بنيويورك ، ود الشيك على مكتب مسترليفين ، فقال : سنبيع طائرتنا ، سنحتفظ بحقنا فى اختيار من يطيرون بها .. !

وعقدت الدهشة لسانى ..!

وواصل كلامه قائلا : انك لابد تعلم اننا لا نستطيع ان اى انسان يتقدم لقيادة طائرتنا عبر المحيط ..

واجبت : أرى ان الامر قد التبس عليكم . ان هذا خاص بسانت لويس .. وسنرحب طبعا بالتعاون الوثيق فى التجارب ورسم خطة الرحلة، ولكن ما دمنا قد اشترينا فسنختار نحن طيارينا ..

وقال ليفين : ان شركة كولومبيا للطيران لاتستطيع

ذه المغامرة بطائراتها . سنختار نحن لكم طيارين ممتازين ..
سيكون لهيئتكم فى سانت لويس فخر نجاح الرحلة وكل ما
ذلك من دعاية ..

فاجبته : ان ذلك يعنى فى نظرى اننا ندفع خمسة عشر
ف دولار لمجرد اذنكم لنا بكتابة اسم سانت لويس على مقدم
طائرة . ولو انكم اشترطتم ذلك عندما كنت هنا من قبل ،
فرتم على عناء رحلة طويلة . اتريدون بيع الطائرة ام لا ..؟
كنتم تريدون فلنعقد الصفقة الآن ، والا فسابحث عن طائرة
رى ..

واجاب فى لهجة تأكيد : اجل .. اجل .. نحن نريد بيعها ،
ننا خير من يعرف كيف تقاد طائرة بلانكا ، ومن الحكمة ان
كوا لنا تدبير الرحلة الى باريس .. فكر فى الامر ..

قلت : سنتعاون معكم بقدر ما نستطيع ، ولكنا اما ان
ترى الطائرة الآن ، او لا نشتريها . اتقبلون الثمن أم ينبغى
ابحث عن طائرة اخرى ..؟

التقطت الشيك من فوق المكتب ، ورايت ليفين يتبعه
ـه ، ثم قال : انك بذلك ترتكب خطا ، فان بلانكا هى
ة الوحيدة الآن التى تستطيع الطيران بين نيويورك
وكس .

آسف ولكنكم ان لم تبيعوا الان فمن الخير ان ابدا البحث
طائرة اخرى فى اسرع وقت ..

خطوت نحو الباب ..

ان انتظر .. عد الينا غدا .

لا فائدة من الانتظار الا اذا اعدتم النظر فى شروطكم ..

بدا التردد على ليفين ، ثم قال :

عد الي غدا فى الحادية عشرة ..

الحادية عشرة فى اليوم التالى طلبت رقم تليفونه ..
ان ما اجابنى بنفسه :

صباح الخير .. هل غيرت رايك .. ؟

فوضعت السماعة وقد استبد بى الغضب فلم اجب . واسرعت الخطى فى « ماديسون افينيو » واعاد الي المشى السريع وهواء فبراير البارد صفاء ذهنى شيئا فشيئا ..

« فوكر » « رايت » « ترافل اير » « كولومبيا » ..
كلها رفضت اقتراحى واحدة بعد الاخرى . أسيصيبنى الفشل كذلك اذا ذهبت الى شركة « ريان » فى سان دييجو .. ؟

نحن الآن فى الاسبوع الثالث من فبراير . وحتى لو استطاعت شركة « ريان » ان تصنع طائرة فى شهرين فلن استطيع الطيران الى باريس قبل اواخر ابريل . اما بلانكا فانها هنا بالفعل . ولعل ليفين قد قرر الآن ان يعهد الى تشمبرلين بالطيران من نيويورك الى باريس .. لقد جئت فى مؤخرة المتسابقين . فالناس لا يعيروننى التفاتا ، بل ان كثيرا منهم لا يعلمون بوجودى على الاطلاق .

واشيع ان ليفتنانت كوماندور دافيز قد قطع شوطا كبيرا فى الاستعداد للطيران من نيويورك الى باريس ، وان الجيش قد اذن له ان يشترى طائرة ذات ثلاثة محركات كانت من قبل قاذفة قنابل . كما اذيع ان كوماندور بيرد سيحاول الطيران بطائرة جديدة ذات محركات ثلاثة من صنع فوكر . ولابد انه قد وجد عونا ماليا يقرب من مائة الف دولار . وذكرت الشائعات ان « سيكورسكى » سيصنع لكابتن « رينيه فونك » طائرة ذات عدة محركات بدلا من تلك التى تحطمت وهى تهم بالطيران فى سبتمبر الماضى .. وربما كان فى اوروبا الان طائرات تجرى تجاربها الاخيرة لعبور المحيط . وهكذا يبدو من المؤكد ان احدهم سيبدأ الرحلة قبل ان تستطيع شركة ريان صنع طائرة لى . على انه سيبقى أمامى فى تلك الحالة المحيط الهادى ، وما اظن ان احدا يعد لها العدة الآن .. ولكنى لن احصل على الخمسة والعشرين الف دولار قيمة جائزة اورتيج

***

وقال هارى نايت : سليم ، فلنثبت عندمشروع الطيران بين
يويورك وباريس ، فهو المشروع الذى بدأنا نفكر فيه . .

وكنت قد عدت الى سانت لويس بعد رحلة حزينة بالقطار
ن نيويورك ، واقترحت انه ربما كان من الحكمة ان نعدل الى
ور المحيط الهادى . فقلت :

ــ سيكون لدينا متسع من الوقت لصنع طائرة وربماامكننا
اع بعض الهيئات أن ترصدللمشروع جائزةكجائزة اورتيج.
ستكون الرحلة اطول ودليلا اعظم على مقدرات الطيران .

ولكن نايت وبكسبى لا يريدان العدول ، ولم اكن اعرف حتى
ك اللحظة مدى تحمسهم من أجلى . لقد كان أملى الوحيد
اجدعونا ماليا ، فاذا بى اجد شركاء حقا . .

وقال بكسبى : سنعيد المال الى البنك ، على ان يظل معدا
ى تحتاج اليه . وربما قامت شركة « ريان » بما تريد . .
ثبت عند مشروع الطيران الى باريس ، فانا لم نهزم بعد !

الفصل الثالث

حملتني سيارة الاجرة الى مصنع طائرات ريان ؛ وهو
قديم متصدع بالقرب من شاطىء البحر بسان دييجو، حيث تفوح
السمك من مصنع تعبئة السمك فى القلب . ولكن الطقس
مغايرا تمام المغايرة لمثله فى سانت لويس عند مغادرتى
وهى ممطرة باردة ، والفيته هنا فى ٢٣ فبراير دافئا يتا
فيه سعف النخيل فى الشمس المشرقة .

نقدت سائق السيارة اجرته، ودخلت مكتبا مبعثر الاورا
حيث عرفني شاب نحيف بنفسه ، انه « دونالد هول »
مهندسى مؤسسة ريان المتحدة للطيران .. واجتمع بنا «
ف. ماهوني » رئيس الشركة ،وهو شاب ايضا قدرت انه
الثلاثين بقليل .

قال ماهوني :

ـ قبل ان نبدا الكلام فى العمل نحب ان تزور المصنع .
ووجدت فى الطابق الارضى حوالى ستة عمال ، يل
مواسير من الصلب ، ويربطون اسلاكا ، ويثقبون معاد
فحملقوا في مقدرين انني عميل مرتقب . . لان شركة
صغيرة مثل هذه لابد ان تعيش على ما يطلب منها . .
فصفقة ..

واخذ ماهوني يشرح قائلا : نحن نصنع هنا كل الطائر
مواسير الصلب ، ونستعمل عوارض خشبية واضلاعا للاجن

ثم صعدنا السلم الى غرفة فسيحة ، حيث وجدنا
يثبتان اضلاعا لعوارض من خشب الراتنج المقوم ،
يضع طبقة من معجون خاص على الجناح المساعد ..

ثم عدنا ادراجنا الى الطابق الارضى ، حيث احصيت
التى لا تزال تحت الصنع ، فوجدتها اثنين : احدهما
فى البداية والآخر معد لتركيب الجناح ، ولا يكفى هذا
من الانتاج لاستمرار العمل بالمصنع ..

ثم قادني ماهوني الى مكتبه .

قال : اننا نود ان نبني لك طائرتك ..

فاجبته : لقد ذكرت فى برقيتك ان الثمن هو ستة آلاف دولار دون محرك ، فكم يكون ثمنها كاملة .. ؟

فاجاب اذا ركبنا محرك هورلوند فان الثمن يصل الى تسعة آلاف دولار . واذا اردت تركيب آلات اضافية مع المحرك الجديد فسيرتفع ثمنها الى عشرة آلاف دولار او اكثر ..

فقلت : انى افضل أن اقود الطائرة بمحرك جديد ، واريد مروحة من المعدن ، ويلزم لى عداد الدوران والميل .. واحب ان تكون بها بوصلة الاتصال الكهربائى بالارض ..

فقال ماهونى : اليك هذا العرض .. سنزودها بالمحرك والآلات الاضافية بثمن التكلفة ، دون عمولة لنا ، فنحن يهمنا هذا الطيران ايضا .

ــ وهل يمكنكم صنعها ؟

ــ نعتقد ذلك ، ويحسن بك أن تتحدث فى هذا الشأن مع دونالد هول الذى اعد التقدير .

ــ هل تضمن ان تسلمنا طائرة تقوى على الطيران من نيويورك الى باريس .. ؟

فتحرك ماهونى فى قلق وقال : ان الثمن الآنف الذكر لا يسمح بأى ضمان ، لان شركتنا ليست من الشركات الكبيرة ذات المال الوفير .

لقد كان ضروريا ان اقابل دونالد هول لاتبين مدى قدرته كمهندس قبل ان اعطى شركة ريان امرا بالعمل ..

ودخلنا غرفة الرسم الخاصة بهول ، وانسحب ماهونى .

قال هول : اننا لا نستطيع ان نستخدم هياكل ريان المالوفة ويجب اطالة العرض لتخفيف حمولة الجناح عند بدء التحليق ، ولتقوية مدى الطيران . وهذا معناه اننا نرفع مستوى مسطح التعادل صوب الخلف للاتزان والضبط ــ وهذا يعنى ايضا اننا نقدم المحرك الى الامام ، ومن ثم يجب ان اصمم هيكلا جديدا يتلاءم مع حاجتك ..

وبدا يسود بقلمه صفحة من الورق ، فاتم رسم قطاع من طائرة ذات محرك واحد ، وقال : حساباتى الاولية تدل على

لتتمكن الطائرة من الصعود الى عرض طائراتنا ذات الجناحين ، وجوب اضافة عشرة اقدام الى مسافة معقولة بصهاريجها المتلئة . اما صهريج الجاز الرئيسي فيجب ان يثبت في الهيكل بالقرب من مركز ثقل الطائرة. والآن اين نضع مقعدك ومقعد ملاحك .. ؟

فقلت : انني اريد مقعداً واحداً لانني سأقوم بالملاحة ايضاً!

ففزع هول وقال :

ـ اعتقد انك بحاجة الى ملاح يساعدك ويخفف عنك ..

ـ انني افضل ان احمل بقدر ثقل الرجل وقوداً ..

ـ اذن فهذا يقلل من طول الهيكل ويوفر لنا ٣٥٠ رطلا ، اى بزيادة خمسين جالونا من الوقود ، عدا زنة الصهريج .. وما مقدار المسافة بين نيويورك وباريس .. ؟

ـ اذا مددنا خيطا على الكرة فانها تبلغ ٣٦٠٠ ميل ، ولكن الحرص يقضي علينا بحمل وقود يكفي لاربعة آلاف ميل .

ولما وصف هول التغييرات الهامة المزمع ادخالها على تصميم طائرة ريان ، قال له ماهوني :

ـ لقد حددنا الثمن وسنسلم الطائرة .. فهل في وسعك ان تنجزها في ستين يوما .. ؟

فاجاب هول : انا اعتقد ذلك اذا اشتغل العمال وقتا اضافيا .

فالتفت ماهوني نحوى وقال : لقد اتفقنا .. اعطنا الموافقة .. وسنبدا . وستكون النفقات عشرة آلاف وخمسمائة وثمانين دولارا بمحرك هورلوند ، مع آلات اضافية أخرى ، وذلك بثمن التكلفة ..

واعجبت بحماسة ماهوني ، وكفاية هول ، وكان الثمن داخلا في نطاق الـ ١٥٫٠٠٠ دولار التي جمعها شركائي في سانت لويس ، فابرقت لهم بفحوى عرض شركة ريان ، وطلبت الموافقة ، فجاء الرد بأن امضي فورا في التعاقد ، وبأنهم اختاروا لطائرتنا اسم « روح سانت لويس »



لندبرج مع دونالد هول وأدولت ادواردز وكولونيل هاري جراهام
« سمحت بنشرها شركة الاخبار المصورة الدولية »

وجلسنا انا وهول على الشاطىء المنحنى بكورونا دوستراند تتدفا بشمس الصباح ، فسالنى : اين نضع مقعدك .. ؟

فاجبته : خلف صهريج الوقود ..

ـ ولكن هذا لا يمكنك من استقامة النظر الى الامام .. !

ـ لا حاجة بى الى النظر الى الامام فى الطيران العادى . ولم لا نضعه فى الخلف .. ؟ ان كل ما يلزمنى لا يتعدى نافذة فى كل من الجنبين ..

قال هول : ليكن ذلك . انك والله لملاح . وان الكابينة المحكمة لتزيد سرعة السير ..

وسطر على كناشته ملاحظات وقال : ان مسطح الذيل يجب ان يكون اكبر من نظيره فى الطائرة الاخرى لتضمن اتزانا اكثر فى الطيران ، ولكن ليس لدى الوقت لاصمم ذيلا جديدا وابنى الطائرة فى شهرين ..

ـ هل هناك من خطر اذا استعمل مسطح من طراز م ٢ ؟

ـ لا .. ليس هناك من خطر على ملاح محنك ..

فقلت : لنضع الامور فى نصابها ـ وليس من المهم ان تكون الطائرة تامة الاتزان ، ولا يجب أن نضيع وقتنا فى غير ما هو ضرورى .

قال هول : اننا نضع التصميم الآن فى صورته النهائية ، وسابدا بدراسة الثقل والتوازن ، واشفع ذلك بدراسة الضغط ، واسرع بالرسم اللازم حتى يشرع المصنع فى العمل

وصر مقبض باب غرفة الرسم ، ودار القفل ، وسمعنا فرقعة عالية . انه ماهونى ، فادخلناه ..

فقال : الا تزايلان العمل ابدا .. ؟ لقد احضرت الجريدة ، وبها مقال قد تحتاجان الى قراءته ..

« ونامیكر » یعاضد الطیران من نیویورك لباریس ویمول بیرد فی مخاطرته بمبلغ ١٠٠٫٠٠٠ دولار

وردت برقية من نيويورك فحواها ان رودمان ونامیكر يعاضد بناء فوكر ذى ثلاثة محركات للكوماندور رتشارد ى . بيرد : وتبنى شركة سيكورسكى طائرة أخرى من عابرات المحيط ، للكابتن رنيه بونك الطيار الفرنسى المجلى ، الذى ارتطم وهو يهم بالتحليق فى سبتمبر الماضى ..

فطويت الجريدة وقلت وانا اقف : خير لنا ان نتعشى ..

واعتدل دونالد هول فى مقعده ، حيث كان يشتغل منذ الصباح الباكر دون توقف ، اللهم الا لوجبة اكل سريعة ، او لينزل حيث يتحدث مع هولى باولس مدير المصنع ..

***

كيف يستطيع الانسان ان يقطع مسافة شاسعة تبلغ ٣٦٠٠ ميل فوق الارض والمحيط ..؟ ولم اكن قد جربت الطيران عبر البحر من قبل . ولقد كانت ترشدنى الى الآن بعض المعالم وانا اقود طائرة البريد ، وكنت اشهد انوارا بالليل اعرفها ، وكنت استطيع ان اطلب نصيحة ضباط من البحرية فى سان دييجو ، ولكنى ترددت فى الكشف عن قلة خبرتى . وقال كثير من الناس اننى اصغر سنا من ان اقوم بهذه المحاولة ، وان من واجب بعض ذوى السلطان ان يتدخلوا لمنعى من القيام بها . وكان هذا المسلك يمكن ان يضع شركائى بسانت لويس فى مركز من المسئولية لا يحسدون عليه ، فآثرت ان اعلم نفسى بنفسى بدلا من الاستفهام صراحة عن الطيران البعيد المدى ...

ولم تكن فى مخازن سان دييجو خرائط للمحيط الاطلنطى ، ولكنى وجدت فى سان بدرو ماريد : صحيفتين مستطيلتين لرسم مسقط مركيتور الذى يمتد داخل الارض حتى يشمل نيويورك وباريس وما يليهما ايضا . كما وجدت بالمحل نفسه

رسما مزوليا ، وتذكرت درس الجيش : الدائرة الكبيرة المحيطة بسطح الارض ترسم خطا منحنيا على خريطة مركيتور ، ويقابله خط مستقيم فى الرسم على المزولة . . لماذا . . ؟ لانك لاتستطيع ان تسلخ سطح الكرة وتبسطها ، وليست جميع الخرائط الا مساقط منحرفة بشكل ما ..

وهيا لى دونالد هول مائدة فى غرفة الرسم ، ولما بسطت عليها خرائطى وجدت مطبوعا فيها تعليمات وافية عن رسم طريق دائرى كبير . وبدات برسم خط مستقيم بين نيويورك وباريس على مسقط المزولة ، ثم نقلت من هذا الخط نقطا كل نقطة منها على بعد ١٠٠ ميل الى مسقط مركيتور ، وسلكت هذه النقط فى خط مستقيم ، ودونت عند كل نقطة منها فى شكل زاوية المسافة من نيويورك ، والطريق المغناطيسى للتغير التالى . فكانت المسافة ٣٦١٠ اميال على وجه التحديد . ومر الخط المنحنى المتعدد الزوايا الذى رسمته شمالا بنوفاسكوتسيا ونيوفوندلاند ، وشرقا عبر الاطلنطى ، هابطا جنوبا صوب ايرلندا ، عبر شقة مستطيلة من انجلترا ، وينتهى الى نقطة صغيرة اسمها باريس .

وسوف تتوقف حياتى على دقة هذا الخط المنحنى الاسود ، وانه ليشرح صدرى أن أتاكد من صحة الرسم والزوايا ..

ووجدت فى المكتبة العامة بالبلدة كتبا تشرح الحساب الدائرى ، فقررت ان ارسم طريقا آخر عبر المحيط مبنيا على حساب المثلثات . ولم يكن هذا العمل بسيطا ، وبعد أن قضيت عدة ايام فيه وصلت الى نقطة تبعد ١٢٠٠ ميل من نيوفوندلاند وتتلاقى مع طريقى الحسابى على الخريطة بالضبط ، مما جعلنى اقرر ان الاستمرار فى هذا العمل يعد مضيعة للوقت .

وتاكدت الآن ان فى وسعى اتباع الطريق المقدر عبر المحيط ولو ليلا ، وفى مهب رياح لا علم لى بها .

هل ينبغى لى ان اشترى مقياس الزوايا وادرس الملاحة

الجوية .. ؟ كلا ، فمن المستحيل الاعتماد على هذا المقياس اعتمادا كافيا فى الاتجاه وقيادة الطائرة فى آن واحد • وماذا لو استعملت الراديو فى معرفة الاتجاه .. ؟ ان لدى البحرية جهازات راديو للطيران ، ولكنى سرعان ما علمت انها ثقيلة بالنسبة لطائرتى ، وفائدتها مشكوك فيها لرحلة مثل رحلتى •

فلم يبق الا ان اعتمد على مجرد الحساب. ويتوقف النجاح اول كل شيء على احتياطى الوقود الذى استطيع حمله ، ويكفى أن استمر به الى مطار « لبورجيه » ،حتى لو انحرفت مئات الاميال عن الطريق متتبعا شواطىء اوروبا الطويلة • وبعد ان اخبرت هول بذلك صمم على رفع حمولة الصهريج الى ٤٢٥ جالونا ..

احدى الفرق تعاضد ديفيز الطيران من نيويورك لباريس

١٤ مارس - يزمع اللفتنانت كوماندور متشل ديفيز أن يقوم من مطار متشل فى لونج ايلاند خلال شهر يونيو الى باريس دون توقف • وسيستعمل طائرة من نوع كيستون مزودة بثلاثة محركات ماركة رايت • وستعمد الطائرة باسم الفرقة الامريكية•

وسيساهم اعضاء الفرقة فى النفقات التى تبلغ ١٠٠,٠٠٠ دولار •

لقد وضح الآن بجلاء اننى فى سباق مع الزمن وجميع المميزات ضدى ، فطائرتى تصنع كلما اتم هول رسم تصميماته ، وبتطوع العمال بالشغل ساعات اضافية •وكانت انوار المصنع تضاء غالبا الى ما بعد منتصف الليل • وفى اقل من ثلاثة اسابيع برز هيكل الطائرة والاجنحة الى الوجود ،واستطاع هول ان يقدر مدى طيران « روح سانت لويس » ب ٤١٠٠ ميل مع الاقتصاد فى الوقود فى اثناء الرحلة •

نتجسر يطير عبر الاطلسى

باريس فى ٢٦ مارس – صرح الكابتن تشارلس ننجسر ، وهو من افذاذ الطيارين فى الحرب العالمية أنه سيقود طائرة فرنسية الصنع عبر المحيط الاطلنطى فى هذا لصيف بصحبة الملازم كولى الطيار الاعور المشهور بوصفه قائدا مساعدا وملاحا ..

كان ذلك رابع المشروعات التى أعلن عنها ، للطيران بين نيويورك وباريس بخلاف مشروعى . وهذه المشروعات هى بيرد وفونك ، وديفيز ، وننجسر .. وهاهو ذا كلارنس تشمبرلين يستعد حتما بطائرته من طراز بلانكا، والتى كنت أنوى شراءها فى فبراير الماضى ..

ووصلتنى برقية من هارى نايت أحد شركائى فى سانت لويس ، فحواها ان طلبنا الرسمى لمسابقة جائزة أورتيج قد قبلته جمعية الطيران الوطنية بعد شىء من التأخير . والقاعدة هى انه يجب أن يمر ستون يوما بين قبول طلب الطيار ، وبين بدء طيرانه . فاذا طرت الى باريس قبل آخر مايو فاننا نفقد ٢٥٫٠٠٠ دولار .

تجربة طائرة باريس

بريستول فى ٩ ابريل : قام اليوم اللفتنانت كوماندور نويل ديفيز وبصحبته الملازم ستانتون ه . ووستر بوصفه قائدا ثانيا بتجربة طائرته ذات المحركين المسماة « الفرقة الامريكية » . وقال الكوماندور ديفيز : « ان الطائرة سهلة القياد ولكنى أحب ان اجربها تجربة كاملة » .

ووضع عمال مصنع ريان نصب أعينهم ان يسجلوا رقما قياسيا فى سرعة بناء الطائرة ، وهم يطلعون مثلى على الصحف ، ونحن الآن فى شهرنا الثانى . وقد اطلت التفكير فيما يمكن ان اخطىء فيه ، حتى فيما يجب ان افعل لو اضطررت الى الهبوط فى البحر . وكنت من وقت لآخر اذهب الى دتش فلاتس

وأطير باحدى الطائرات العادية للشركة لادرس خصائص الطائرات ذات المحرك الواحد والجناح المرتفع .

لقد وصل محرك هورلوند من مصنعه فى باترسون . انه يشبه درة ضخمة ، وتبلغ قوته ٢٢٣ حصانا مضغوطة فى تسعة سلندرات ، وجميع آلاته دقيقة التركيب من تاكيهات وتروس وكراسى محور . حقا ان حياتى لتعتمد على طاقة هذه الآلة فى العمل نحو أربعين ساعة دون توقف .

طائرة تضرب رقما عالميا فى قوة الاحتمال

نيويورك فى ١٤ ابريل ـ استعادت الولايات المتحدة امس الرقم القياسى فى طول مدة التحليق بالطائرة ، عندما هبط كلارانس. د. تشمبرلين وبرت اكوستا ، بطائرة بلانكا ذات المحرك الواحد فى مطار روزفلت بلونج ايلاند ، بعد ان استمرا فى الجو ٥١ ساعة و ١١ دقيقة و ٢٥ ثانية . وكلاهما يتطلع الى ان يكون السابق فى طيران نيويورك ـ باريس

لم تكن هناك فائدة ترجى من اغماض عينى عن الحقائق ، اذ كان يتحتم ان يخفق كل الناس قبل ان ينجح مشروعى .

لهذا اشتريت خرائط ، وبدات اضع خطتى لاعبر المحيط الهادى مارا بجزر هاواى ، وذلك فى حالة ما اذا غلبنى احد على امرى فى محاولة باريس . وسأحتاج دون شك الى راديو موجه ، او ملاح ، ليعثر على هذه الجزر الصغيرة وسط المحيط . وفى لوس انجيلوس مهندس يعتقد انه يستطيع تركيب راديو خفيف الوزن ، وسأتصل به فى هذا الاسبوع .

أمريكا تتحطم فى تجربة طيران

نيويورك فى ١٦ ابريل ـ سقطت بعد ظهر اليوم ، فى ميناء تتربورو الجوى طائرة فوكر ذات المحركات الثلاثة والتى كان يقودها الكوماندور رتشارد ايفلين بيرد وملاحوه ، وهى التى

اعدها لسباق نيويورك - باريس ، فبينما كانت الطائرة تهم بالهبوط بعد تجربة طيرانها الاول انقلبت ، واصيب ثلاثة من ملاحيها الاربعة ، واصابها عطب كبير ، ولكنه يمكن اصلاحه ..

لم اكد اصدق الخبر .. لم يصب تونى فوكر . ولكن بيرد وبنيث ونوفيل اصيبوا ، وهم كل ملاحى باريس ، ومع انى **احب ان اكون اول من يقوم** بالرحلة ، فانى اكره ان يصيب منافسى حظ سيىء ..

وساد مصنع ريان جو من التوتر ، وكتب العمال اسماءهم على عارضة الجناح الامامية قبل ان يثبت غطاء المصنع عليها . وجهزت كل الادوات اللازمة لنزولى فى البحر مثل قارب من المطاط ، وقربة للماء ، وعلب ماكولات مما يستعمل فى الجيش ، وصواريخ وهاجة ، وضعت كل صاروخ منها فى قطعة من اطار الدراجات المحكمة التغليف ، واصبحت « روح سانت لويس » على قدم الاهبة والاستعداد . وسابدا تجاربى فى الطيران .. واقترح علي هول ان نقوم بتجربة الطيران بالحمولة الثقيلة فى ميدان الاستعراض الطويل بأرض الجيش المهجورة بمعسكر كيرنى ..

طائرة ننجسر تتم اختباراتها

كثر التحدث عن مسابقة نيويورك - باريس . ولقد تقدم الى جانب ننجسر وفونك ثلاثة طيارين آخرين ، وهم : دروهن وكوست وترسكون ، وقرات فيما قرات :

« ان الاصلاح فى طائرة فوكر ذات المحرك الواحد المعدة للكوماندور بيرد « امريكا » فى سبيل الانجاز ، وان بلانكا زودت بآلات جديدة وانها ستقلع سرا بعد ايام قليلة ..

لو ان الحوادث مكنتنى من الحضور الى سانت دييجو قبل حلولى بها بشهر واحد ؟ ! فقد كنت فى حاجة الى ثلاثة ايام او اربعة على الاقل قبل ان انقل « روح سانت لويس » الى المطار .

ووصلت برقية من واشنطون فحواها ان رقم رخصة طائرتى ن ــ و ــ ٢١١ ، وان رخصة الطيار المخصصة لى ، ارسلت بالبريد . وكان العرف قبل الآن يجرى على ان كل ما يلزم للطيار من ترخيص هو مقدرته على التحليق بطائرة فى الجو ــ ووصلت برقية اخرى ، مفادها ان مصنع المحرك سيضيف سخانا لسحب الهواء بالكاربوراتور اذا انا اردت ذلك عند وصولى الى نيويورك ..

بلانكا دمرت

حذق تشمبرلين ينقذ فتاتين

نيويورك فى ٢٤ ابريل ــ نجت « بلانكا » عابرة الاطلنطى اليوم باعجوبة من كارثة محققة عندما انفصل عنها جهاز الهبوط .. وكان كلارانس تشمبرلين يطير مع فتاتين صغيرتين تبلغ احداهما التاسعة والاخرى الخامسة عشرة ..

نقلنا « روح سانت لويس » الى مطار الشركة فى دتش فلاتس ومر هيكل الطائرة بسهولة من باب المصنع ، ولكن جناح الطائرة وطوله ٤٦ قدما احدث لنا اشكالا خيل الينا ان لا حل له الا بان نهدم جزءا من الحائط ، ولكننا تغلبنا عليه بامالة الجناح بزاوية وخلع الابواب المزدوجة العليا .

مصرع ديفيز ووستر

طائرة الفرقة الامريكية ترتطم عند التحليق

هامبتون في ٢٦ ابريل ــ فقد لفتنانت كوماندور نويل ديفيز والملازم ستانتون هـ. ووستر حياتهما اليوم فى آخر اختبار للطائرة عابرة الاطلنطى العظيمة التى كانا يزمعان الطيران بها الى باريس فى الاسبوع المقبل. وقد راى الوقوف رشاشا هائلا عند نزول الطائرة على الارض بالقرب من مطار لانجلى ..

يا الهى ..! لقد تحطمت كل الطائرات العظيمة التى صنعت لمسابقة نيويورك ــ باريس .. فهــذه سيكورسـكى لفونك ، وهذه فوكر لبيرد ، وتلك كيستون لديفيز ، وفقد اربعة من الرجال حياتهم ، واصيب ثلاثة واصيبت « بلانكا » بالعطب ..

***

سأذهب هذا الصباح لاختبار « روح سانت لويس » واليوم هو الثامن والعشرون من ابريل ، وهـو يوافق اليـوم التالى للستين منذ بدء العمل فى صنعها .. ما اعجب ان يحرك الانسان عجلة عظيمة كهذه .. ! ونظرت الى الآلاتى ، والى المطار ، وفى السماء ، وفتحت صمام البنزين ، فكان صهريج الوقود الكبير يحجب النظر الى الامام وانا فى مقعدى ، ولكنى استطعت الرؤية بالميل الى احد جانبى .. وطرت باحتراس الى ارتفاع ٢٠٠٠ قدم وعبرت خليج سان دييجو . وكان جنيح ضبط التوازن اعلى مما يجب ، وتحتاج العوامة الى قليل من الضبط ، فدونت هذه الملاحظات فى اللوحة ، ثم دفعت عصا القيادة جانبا ، فسـقط احد الجناحين ، ولكن استجابة الجنيـح كانت ابطأ منهـا فى طائرات ريان العادية . لا بأس فقد كنا نتوقع ذلك ، لان هول اقتضب الجنيح ليتجنب الضغط على الجناح فى الحمولة الكاملة ، فشددت نفسى على مقعـدى ، واطلقت العصا ، فهبط مقدم الطائرة ، وانتظرت أن تعود ادراجها الى الارتفاع بالوضع الطبيعى ويداى حرتان . ولـكنها بقيت متجهة الى اسفل حتى قبضت على عصا القيادة ، وارغمت الطائرة على الطيران المستقيم ، ثم رفعت قدمى عن الدفة وجعلت اوجهها باليد فقط . ولما عمدت الى امالة الجنيح للاستدارة ، كان الهيكل يميل للجهة المضادة ، فوضح جليا ان الاتزان لم يكن مكفولا فى « روح سانت لويس » ، ولم نـكن نعبـأ بأمر الاتزان فى تصميماتنا ، اذ رضينا ان تكون مسطحات الذيل صغيرة ، ووجهنا التصميم الى زيادة السرعة .

وحددنا يوم ٤ مايو للاختبارات النهائية . ونقلنا القاعدة من دتش فلاتس الى ميدان الاستعراض المهمل بمعسكر كيرنى، ثم الى الخليج حيث اقام الجيش سباقا للسرعة مداه ٣ كيلو مترات معلمة بعوامات الارشاد . وهبطت بمقدم الطائرة الى خمسين قدما من سطح الماء ، وفتحت صمام البنزين للنهاية، وضبطت آلة الموازنة باليد على معدل الحمولة. وكلما اصطدمت بريح عاصفة قفز المؤشر الى ١٣٠ ميلا فى الساعة. وكنت اوقف ساعة السباق عندما تظهر العوامات تحت الجناح مسجلا ثلاث دورات فى كل ناحية .

ولما عدت الى معسكر كيرنى دونت العلاقة بين سرعة الريح ودوران المحرك ، وبهذا يتمكن هول بارشاد هذه النقط من ضبط منحنياته النظرية . وكان عند هبوطى ينتظرنى مع ماهونى وكثير من الميكانيكيين . وملأنا الصهريج الاوسط للجناح لاجراء اول اختبار عن الحمولة الثقيلة . وكنا نضيف فى كل اختبار ٥٠ جالونا من الجازولين الى العبوة السابقة ، وبهذا تمكن هول من ضبط منحنياته .

وكان كل من التحليقات الثلاثة الاولى سهلا . ولكن اضافة الخمسين جالونا على التوالى جعلت مسافة الجرى للتحليق تطول ويرتج العجل فوق الاحجار المقلقلة. وفى اختبار ال ٣٠٠ جالون ارتفعت الطائرة فى ٢٠ ثانية ، ولكن العجل كان يلقى صدمات شديدة فى الهبوط اكثر من التحليق .

وقال هول : «ان عجلك كان ظاهرا باشارلى على ارتفاع ١٠٢٣ قدما »

وسأل رئيس الميكانيكيين عما اذا كنا نريد اضافة ٥٠ جالونا اخرى . وكنت انوى ان احملها ٤٠٠ جالون ، ولكن ماذا يكون امرنا لو انفجر احد الاطارات ؟ ان مشروعنا كله يقضى عليه . ومن ثم فلن اهبط باكثر من عبوة ٣٠٠ جالون ، وذلك بالنسبة لهذا الاختبار .فقد عرفت عنه الكفاية .

وقال ماهونى : « انى اعتبر هذا كافيا . »

ولما كنا فى حاجة الى اختبار استهلاك الوقود ، فقد رايت توفيرا للوقت ان اجربه فى طيرانى بين سانت ديجو وسانت لويس .

واشتقت الى العودة الى بيتى ، فسددت حساباتى فى سانت ديجو ، واقفلت حسابى فى البنك . ولكن عاصفة كانت ترفرف على جبال روكى والجنوب الغربى ، مما يجعل اى طيران ولو كان فى النهار مجازفة كبرى . على انى كنت اريد ان اطير الى سانت لويس ليلا ، لاتبين الدقة التى اسير بها دون مشاهدة اى معالم على الارض .

وفى اثناء تقيدى بحالة الجو فى سانت ديجو يوم ٨ مايو ورد النبأ الهام التالى :

نَنجسر فوق الاطلسى
انتظار وصوله الى نيـــويورك غدا

باريس فى ٨ مايو ـ عندما ارتفعت شمس هذا الصباح فى الأفق ، تحرك الكابتن ننجسر وفرنسوا كولى بطائرتهما «الطائر الابيض» ذات المحـركين ، من صنع ليفاسير ، والمزودة بوقود وافر ، فدرجت على أرض مطار « لى بورجيه » . وقد حبس النـاس أنفاسهم عندما هم الكابتن ننجسر بالتحليق واخفق . ولكنه نجح فى المحاولة الثالثة وارتفعت الطائرة البيضاء متثاقلة واختفت فى السماء غربا .

وقضيت بقيـة يومى فى دراسة الخرائط عن المحيط الهادى . وكانت الجزر التالية لهنولولو هى التى تهمنى ، وتظهـر على الخريطة كروُوس الابر . وساءلت نفسى هل اجد فى شطوطها مكانا صلبا وطويلا يمكننى الهبوط فيه والطيران منه؟ يجوز . وعلينا ان نضع «الروح سانت لويس» افاريز عوامة ، ولكن هل تستطيع طائرتى بهذه العوامات ان تطير بوقـود كاف لتصل الى هنولولو ؟

وبقيت هذه الاسئلة تشاغلني عند النوم وعند اليقظة في صباح ٩ مايو ، حتى وردت الاخبار المبكرة بان « الطائر الابيض » الذي يحمل نتجسر وكولي شوهد بعد نيوفوندلاند، وكلما تقدم النهار ظهرت طبعات متلاحقة بالخط الكبير تحمل الانباء ...

وصول الطيارين الفرنسيين الى نوفاسكوتشيا
رؤية عابرة المحيط بعد بورتلاند
عابروا الاطلنطى فوق بوسطن

ومرت ساعات لم يرد فيها نبأ من نزول الطائرة في نيويورك. واخيراً ورد نبأ مجلل بالسواد ..!

نتجسر وكولي فقدا

واختفى الطياران الفرنسيان كما تختفي اشباح نصف الليل! وليس يعرف احد على وجه الدقة هل شوهدا حقا بعد ان غادرت الطائرة سواحل فرنسا ؟ ولكن من المحقق ان «الطائرة البيضاء» قد سقطت في مكان ما من البحر او البر قبيل ان تصل الى هدفها لنفاد الوقود .

***

هذه الحوادث والمآسي لم تترك فرصة المسابقة الا بطائرة «البلانكا» . وقد اختبرت «روح سانت لويس» في محاولة الطيران غربا لمسافة ٢٥٠٠ ميل .

وزرت اليوم محطة الارصاد الجوية وانا اعظم املا ، لان عاصفة الضغط المنخفض التي كانت تعترض طريقي مدة ثلاثة ايام الى سانت لويس اخذت تتحرك شرقا .

ان «بلانكا» لم تقم بعد ، ولم يكمل استعداد «فوكر» طائرة بيرد ، فاذا قمت مباشرة الى نيويورك في اعقاب هذه الزوبعة، فقد تتاح الفرصة لطيراني الى باريس قبل ان تسمح حالة الجو لشخص آخر بالمحاولة .



فونك يحيي لندبرج
« سمحت بها شركة الاخبار المصورة الدولية »

الفصل الرابع

اليوم هو العاشر من مايو الذى يجب فيه ان ابرح سانت ديجو، فودعت رجال المصنع وذهبت الى دتش فلاتس ، ومنها طائرا الى مطار روكويل فى نورث ايلاند ، وهى نقطة البدء عندى فى الساعة ٣ر٥٥ بتوقيت الباسفيكى. كانت «روح سانت لويس» تحلق فى الجو متجهة الى سانت لويس ، واقبل الغروب وانا فوق اريزونا ، وقد سجل مقياس الارتفاع ٨٠٠٠ قدم، ولاازال ارتفع لأحلق فوق قنن الجبال . وبرد الجو ، واظلمت الدنيا الا قليلا من ضوء القمر ، ولم اعد أرى من الارض الا خطوطها الرئيسية . ولما وجهت ضوء مصباحى الى اللوحة ومحتوياتها رايت كل ابرة فى مكانها ، ودونت هذا فى السجل ، وعدت الى مقعدى فى الكابينة .

***

واضطرب المحرك مرة ثانية وثالثة، واحدث ضوضاء وتفويتا، وبدات الطائرة تهتز . فقبضت على عصا القيادة، ونظرت الى اسفل ، ورايت فى ضوء القمر اننى فوق جبال. وفتحت صمام البنزين ، والقيت النور على لوحة الآلات ، فرايت ضغط الوقود عاليا ، ولكن ليس هذا هو السبب. وكانت الماكينة المختلة تهز الطائرة جميعها ، فأوقفت ضابط المخلوط ، ومع ذلك ظلت الماكينة تهتز .

وكان معنى الهبوط الاضطرارى ليلا وفوق الجبال ، قطع الصلة برحلة باريس . وانا الآن فوق منطقة من أشد مناطق اريزونا وحشة ، وفى صهريجى نحو ٢٠٠ جالون من الجازولين. وعلى بعد آلاف من الاقدام تحتى ، سفح صحراوى يتسامى الى الجبل ، وكان الظلام لا يبصر بمكنونه ، ولكن التصور يتخيله : اكوام وحجارة منتثرة، وليس بينها سعة منبسطة يدرج العجل فيها .

اخذ ارتفاع الطائرة فى الجو يهبط تدريجيا ، وان كنت لا ازال على عدة آلاف من الاقدام ، والمحرك يدفعنى .. ولكن ما اتجاه الريح ؟ يحتمل أن يكون شماليا غربيا ، فاذا هبطت فوق الريح ، فلا مناص من الانزلاق . ما هو الخطأ اذن فى المحرك ؟ ان الصوت يبدو كالوقود المخلوط ، وقد عالجت ضابط المخلوط فى اوضاع مختلفة ، ولم يحدث اى تغيير . الضغط ثلاثة ارطال .. هذا احتراق طبيعى .. والكهرباء ؟ ولكن الماجنيتو سليم وهو يسير بالماكينة . هل هناك ماء فى الكاربوراتور ؟ لقد جففنا كل نقطة منه .

وفتحت صمام البنزين الى آخره ، ثم اقفلته فخف التقطيع قليلا ، وفتحت ضابط المخلوط باحتراس ، فظهر شىء من التحسن . ولست ادرى لماذا لم تنجح هذه المحاولات من قبل ، واخذ المحرك يسير سيرا حسنا . وظللت أدور طائرا ، ثم اخذت فى الارتفاع .

ومرت عشرون دقيقة منذ بدء اختلال المحرك ، ثم اصبح يدور احسن من ذى قبل . قد يكون السبب هو الارتفاع وبرودة الهواء . اذن ازيد القوة واراقب ضابط المخلوط بعناية .

وانتهيت من الدوران ، وتوجهت صوب سانت لويس مصعدا فى الهواء ، لأتجنب قمم الجبال . ولابد لى من الارتفاع على ١٠,٠٠٠ قدم على الاقل ، وكنت كلما اوغلت فى الارتفاع ، ازدادت حركة التفويت فى الماكينة وساءت الحالة .

وبدا توهج النجوم يذبل فى السماء ، مما يدل على اقبال الصباح . وقد اجتزت من قبل صحارى وجبالا بالليل . وبلغت فى وقت ما ارتفاع ١٣,٠٠٠ قدم . والآن وقد هبطت الى ارتفاع ادنى ، فقد أصبح المحرك يدور فى يسر وسهولة . وانا الآن فوق مكان ما من كنساس ، ولكن اين ؟ وماهى المسافة الباقية ؟ واذا كنت قد وقعت فى اخطاء خاصة بهذا الطيران الاعمى ، فلا مفر من تصحيحها قبل أن اعبر المحيط .

وبدت من ناحية الشرق الوان من النور تتزايد مع ظهور اليوم الجديد ، ثم رايت دخان قاطرة ، وقاطعتني سكةحديد آتية من الشمال الغربى الى مدينة صغيرة تحت جناحى الأيمن . ومن اربعين دقيقة مضت عبرت نهرا واسعا ، فاذا كان هو الاركانساس، فانى اذن على بعد ٨٠ ميلا شرقى «وتشيتا»

وهنا طريق آخر يأتى من الشمال الشرقى، وخط حديدى مستقيم يأتى من الشرق وينحنى بشدة نحو الجنوب الغربى. وبسطت امامى خريطة كنساس ، واجلت نظرى فيها ، فكان الطريق الى يمينى هو الموصل بين تشريفيل وبارسونز ثم كنساس . اننى ابعد خمسين ميلا تقريبا جنوبى الخط الذى يجب ان اسير فيه . وهذا طبيعى ، لانى قضيت تسع ساعات فى مهب رياح اجهلها ، ولعل طريقى عبرالمحيط يكون احسن حالا .

***

سانت لويس ـ والساعة الآن الثامنة بالتوقيت المحلى . ما اشد خضرة مطار لامبرت ، ولم يكن فى فبراير عند ما غادرته الا داكنا موحلا .

هبطت «روح سانت لويس» الى الارض بعد ١٤ ساعة و٢٥ دقيقة منذ بدء التحليق ، ولم يطر احد بمثل هذه السرعة من شاطىء الباسفيكى . ورسوت امام حظائر الحرس الوطنى ، وقد خف لاستقبالى بيل وفرنك روبرتسون ، وهما اللذان كنت اقود طائرة البريد لحسابهما ، ومعهما نحوستة من الميكانيكيين. وكان حاضرا ايضا بعض مخبرى الجرائد بسانت لويس، فذهبنا جميعا لتناول طعام الافطار . وسالت عما اذاكانت هناك اخبار عن ننجسر وكولى، اللذين فقدا منذ يومين وهمايعبران المحيط من باريس لنيويورك .

وقال احد مراسلى الصحف: «لقد قيل ان سفينة بريطانية

التقطتهما من البحر ، ولم يردمايؤيد ذلك . ولكن هل سمعت بالتحذير الصادر من الحكومة ؟ »

ـ « لا . وما هو ؟ »

فقال : «لقد ابرقت سفارتنا من باريس بانه قد يساء فهم الموقف اذاهبطت طائرة امريكية فى فرنسا قبل أن يعلم على وجه التحديد مصير نتجسر وكولى . ولم توضع قيود فىهذا المعنى اكثر مما ورد فى التحذير . »

وقال احدهم : « ان بلانكا ستقوم بالمحاولة على اية حال ، فماذا انت فاعل يا سليم ؟ »

قلت : «اننى ساذهب الىنيويورك على الاقل . واذا كان نتجسر وكولى قد فقدا ، فلابد ان يقوم احدنا بما حاولا القيام به » .

وفىاثناء تناولنا اللحموالبيض وصل هارولد بكسبى وهارى نايت ، وطفق شركائى يجتمعونويتكلمون فىالتليفون. وسالونى عن المدة التى يمكن قضاؤها فى سانت لويس ، لان الغرفة التجارية تزمع تقديم الغداء ، ويريد آخرون تقديم العشاء . على كل حال انا اقود طائرة سانت لويس ، وهى بلدى وموطنى ، ولكن اخشى ان يسبقنى آخر الى الطيران اذا تلكأت .

قال هارى نايت : «ستلغى كل المواعيد الخاصة بك هنا ، وعليك أن تنام هذه الليلة وقتا كافيا ، وان تطير فى الصباح.

وحلقت فى الساعة ٨ر١٣ صباحا . وبعد سبع ساعات ظهرت جزيرة مانهاتان منتحتى. وبعد ضواحى لونج ايلاند رايت ثلاثة مطارات ، هى كورتس وروزفلت ومطار متشل للجيش . وقد بدت أرض متشل خشنة ، اما كورتس حيث كنت ازمع النزولبه فهو أصغر من ان يحتمل تحليق طائرة ذات حمولة ثقيلة . وروزفلت هو المطار الوحيد الذى به طريق سير طويل من الشرق للغرب تقريبا .

درت حول كورتس وحلقت فوقه هابطا ، ثم عدت ادراجى لان المصورين يدخلون من كل مكان، ووقف بعضهم حيث كنت اريد ان انزل ، فانحرفت عن الطريق ونزلت بزاوية مع الريح .. وسرعان ما احاط مصورو الصحف بالطائرة ، وكنت اصرخ فيهم ان يبتعدوا عن المروحة، لكن احدا منهم لم يعبأ بالتحذير. واوما لى بعض الميكانيكيين الى احدى الحظائر ، فقطعت التحويلة، واوقف بعضهم العجل، وصعد آخرون الى كابينتى صاخبين ، بينماكان رجل تظهر عليه ملامح السلطة يشق طريقه بينهم .

قال : « انا كيزى جونس مدير الميناء الجوى ، وقد اعددنا لك احدى الحظائر » ..انه كيزى جونس رئيس الملاحين المشهور بمطار كورتيس .

واقبل على شخص آخر اهيف ذو شارب ، وقال : « انا ديك بلايث مندوب شركة رايت للطيران فى المسائل العامة . وقد اوصيت ان اقدم لك اى مساعدة يمكن تقديمها » .

وسألته عما اذا كان هناك خبراء ميكانيكيون ليفحصوا المحرك .

فاجاب : « ان احسن خبراء محركات هورلوند فى المملكة هنا تحت امرك ، واظنك تعرف « كن بوديكر » وهذا هو « اد موليجان » .

وتزاحم المصورون عند ما هممت بالنزول ، ولم يكونوا كزملائهم فى سانت ديجو او سانت لويس، اذ كانوا يتشاتمون ويتدافعون بالمناكب ، ليحظوا بمكان يلتقطون منه صورهم من اى زاوية ممكنة. وهجم المخبرون يوجهون اسئلة سريعة حتى شق ديك بلايث الطريق صائحا : « دعونا ننظم هذا » .

وظهرت فوق رءوسنا طائرة كبيرة ذات ثلاثة محركات ، فاتجهت انظارنا اليها . انها « امريكا » تطير بعد اصلاحها من شرتها فى الشهر الماضى .

وقال احدهم : «لابد ان بيرد قد استعد من جديد للمحاولة»
وبينما كان بلايث يعد لهم حديثا صحفيا تسللت الى الحظيرة، وكان الميكانيون يدخلون اليها «روح سانت لويس» واستعد بوديكر ومو ليجان لفحص المحرك، ولكن الوقت كان متأخرا، وقلت لهما اننى اريد ان اتكلم بالتليفون لتكون البوصلة معدة فى الصباح . فقال بوديكر : «لاحاجة لك بذلك» وقدم لى رجلا مندوبا عن شركة آلات بيونير ليركب لى بوصلة الموصل الكهربائى بالارض . وتقدم آخر من شركة زيت فاكوم ليتلقى امرى بتوريد الجازولين . ولقدكانت دهشتى عظيمة لان كل الترتيبات التى فكرت فيها وجدت الممثلين لها حاضرين .
وامسك بلايث بذراعى قائلا انه جمع الصحفيين للحديث . ووجدت عشرين منهم او ثلاثين فى مكتب يجاور احدى الحظائر . وابتدات الاسئلة :

ــ «متى تزمع التحليق لباريس ؟ »

فاجبت «بأن المحرك يحتاج الى بعض الاصلاح ، كما انى اركب بوصلة جديدة ، ومتى وجدت نفسى على تمام الأهبة فساحلق عندما يسمح الجو . »

ــ «هل تعتقد انك تستطيع التحليق فى الصباح ؟ »

ــ « لست اعرف الآن متى احلق. وقد ابقى عدة ايام »

ــ «اى نوع من الملاحة تتبع ؟ »

ــ « الطيران الأعمى . »

ــ « هل تحمل آلة السدس لتحديد خطوط الطول ؟ »

ــ « لا » .

ــ « ما رايك فى جهاز راديو ؟ . »

ــ «لا احمل راديو لانه ثقيل ولم يهذب التهذيب الكافى.»

ــ « ولكن بيرد وتشمبرلين سيحملان راديو وآلة السدس»

ــ « فكرت فى الامر مليا و فضلت ان أحمل بدلهما وقودا»

وانتهت الاجابة عن الاسئلة الخاصــة بالطائرة والطـيران : وبدات اسئلة اعتبرها شخصيةمحضة او سخيفة !!

« هل تحمل قدم ارنب ؟ »

«ما هى فطيرتك المفضلة ؟»

« ما هو شعورك بالنسبة للفتيات ؟ »

واقبل الظلام مع انتشـار الليـل ، وذهبت الى غرفتى بفندق جاردن سيتى القريب من المطار . واثناء العشاء دخل علي اصحابى الجدد ، ومنهم بلايث ، وسألنى أن أحدد موعد القيام لانطريق السير فى مطار روزفلت مغلق لمسافة ميل . وهو المكان الوحيـد الصـالح لتحليق طائرة ذات حمل ثقيل. وقد استاجر الكوماندور رتشارد بيرد المطار، ولكنى قداحصل لك على اجازة استعمال طريق المسير. وطائرته «فوكر» ذات الثلاثة المحركات رابضة فى احدى حظائره . و«بلانكا» فى مطار كورتس قريبا من «روح سانت لويس» . فسألت: لماذا لم تقم بلانكا الى باريس .

قال بلايث : «انها مشكلات الجـو والموظفين . وقد قامت مشاحنات بسببها، ولعلك قرأت شيئا عنها . »

فتـذكرت حكاية نشرت فى بعض الجـرائد فى ابريل الماضى تقـول ان تشارلس ليفين صاحب بلانكا أعلن على خلاف المتوقع انه اختار لويد برتود ملاحا لها، وان كلارانس تشمبرلين وبرت اكوسـتا قد اقترعا على أيهمـا يتولى قيادتها .

وقال بلايث ان اكوستا قد انسحب وانه سيرافق بيرد .

وبعد العشاء ركبنا سيارة الى مطار كورتس، ووجدنا موليجان يشتغل فى المحرك، وبودكر يخلع سترته ويبدا العمل . وغادر بلايث الحظيرة ليتحدث الى مخبرى الجـرائد ، ولما عاد قال ان وصولى الفجائى قد حرك حمية المتنافسين، وقال صبية الجرائد: «يظهر ان الميكانيكيين سيعملون طول الليل فى فوكر وبلانكا»

عدت الى الفندق ونمت ليلتى . وفى الصباح أحضر لى بلايث صحف نيويورك، فحملقت فيها وعرتنى دهشة حين وجـدت اسمى مكتوبا بخط كبير فى الصفحة الاولى :

لندبرج هنا متأهب لعبور البحر
تشمبرلين ولندبرج يستعدان للذهاب

قال بلايث : ولقد حظيت بالاعجاب، ولايمكن ان يسخر احد من طيرانك من كاليفورنيا .

وسألته : « ماحالة الجو ؟ »

فاجاب : « لايزال سيئا . »

ولما وصلنا الى مطار كورتس حيانا بودكر وموليجان ، وقد عملا اغلب الليل فى « روح سانت لويس » .

قال موليجان : «ان المروحة لدى شركة كورتس ، فقدوجدوا شرخا فى المحور ، وهم يركبون لها محورا جديدا .

وتبرعت شركة كورتس وهى منافسة قوية لشركة رايت باصلاح المحور مجانا . وكان هذا هو الحال اينما ذهبت . ووقف كلارانس تشمبرلين يودعنى ويدعو لى بالسلامة . وحضر الكوماندور بيرد الى حظيرتى ليدعونى الى استعمال طريق مطار روزفلت دون مقابل، ولو انه يود ان يكون أول الهابطين فى مطار لى بورجيه .

واشتغلت فى « روح سانت لويس » أغلب الصباح مع الميكانيكيين وخبراء الآلات . واخذ موليجان يركب سخان هواء (كاربوراتور) ، اذ اكبر الظن أن الخلل الذى طرأ على المحرك فوق الجبال القريبة كان سببه الهواء البارد . ومشيت بعد الغداء الى مطار روزفلت لافحص طريق المسير خطوة خطوة، فوجدت سطحه اميل الى النعومة ، وعلى ان اقطع طريقا اطول مما توقعت لاطوف حول نيويورك . ودخلت المطار سيارة لتنقلنى ، ورجل من الشرطة على موتوسيكل لحراستى الى حظائر مطار كورتس . وسلمنى بلايث ربطة جراند قائلا : « أعرف أنك لا تحبها كثيرا . »

واسمتنى احدى الصحف « الطيار الأبله » وقالت اننى

ساطير اليوم الى باريس . الم اقل للمخبرين امس اننى لاابرح حتى يتحسن الجـو وتركب البوصلات ؟ وجاء فى صحيفة اخرى ان والدتى التى تعيش فى ديترويت يحاصرها المخبرون . وودت لو انهم تركوها وشانها.

ما اعجب هذه الحكايات !لقدعلمت من الصحف أنى ولدت فى منيسوتا وفى متشيجان وفى نبراسكا ، وان اسمى المستعار هو «لاكى» ، وانني أحلق واهبط بعد أن أنظر من خلال منظار معين، وانني احمل تعاويذ تجعلني أغفو فى طريقى حتى اصل باريس . هل يجب ان تكون « الحكايات اللطيفة » غير صحيحة او غير دقيقة ؛ أنا لا أثق بالناس الذين لايراعون الدقة . فالالات غير الدقيقة تجعل الطائرات ترتطم ، واذا لم يراع قادتها الدقة ضلوا ، وقد يهلكون .

***

وكنت كلما خرجت من الحظيرة التف حولى الناس وحرسنى الشرطة ، فلا اجد نفسى حرا الا حين ادخل غرفتى فى الفندق. وهذا هو السبب فى ان موليجان وبلايث وكن لين كانوا يلازموننى فى انتظار خدم الغرف ليحملوا الينا العشاء على الصوانى. وكم احب أن أقضى ساعة عادية أغير فيها هذا الضرب من الحياة .

وسمعت الباب يطرق ، ودخل صبى فسلمنى برقية من والدتى تنبئنى فيها انها ستصل نيويورك صباح الغد . واعتقد انها كانت تقرا الحكايات التى تقول أننى سوف أقع مثل فونك وديفيز ، او اهلك فى البحر مثل نتجسر وكولى . ومن يدرى فلعل مخبرى ديترويت يزعجونها فى التليفون باستمرار .

واحضر لنا الخادم العشاء ،وذهب لشانه ، فابتدا حديثنا من جديد .

ـ « هل تحدثت الى الرجل أشيب اللحية ، يقول انه ابتدع طريقة لاستنباط قوة أكبر من جالون واحد من البنزين»

ـ « هل سمعت عن الرجل الذى يصاحب فتاة تلعب على

الجبل . انه يريد ان يصورها وهى تقف فوق مروحة « روح سانت لويس » .

ودق التليفون ، وجاء تقرير آخر عن الجو يقول ان الاطلنطى لايزال مغطى جزئيا بمساحات من الضباب والأعاصير . وقال بلايث : « يجب ان ازور مكتب الارصاد فى نيويورك . ان دوك كمبول يستطيع أن يزودك بشىء من السكينة . انه يضع خرائط لحساب ....

وانفتح الباب بقوة ، ودخل الغرفة رجلان ، فقفزنا واقفين، وبدآ يصوبان الينا عدساتهما . فصرخنا فيهما :

«اخرجا من هنا». ودفعناهما دفعا الى خارج الغرفة ، وكنت اشعر اننى احارب كالمجنون .

وضحك بلايث وقال : « ستجد كثيرين مثلهما هنا وهناك»

***

هذا هو يومى السابع فى لونج ايلاند . وكانت « روح سانت لويس » مستعدة منذ يوم الاثنين لتشق طريقها الى باريس ، ولكن الطريق لايزال مغطى بالضباب والزوابع . وحضرت والدتى وسافرت بعد ان قضت معى يوما . وقد اقلقتها روايات الجرائد والتليفونات فى ديترويت ، حتى اضطرت ان تخاطبنى لتسألنى هل انوى حقا ان اطير الى باريس، وهل هذه الفكرة صحيحة ؟

ولم يتحرج القوم من ازعاجها وهى هنا . وسألوها : هل تعرف المخاطر التى يتعرض لها ابنها فى هذه الرحلة ؟ وهل عرفت كم طيارا قضى نحبه فى هذا المشروع؟ انهم كانوا يريدون ان تصف لهم مشاعرها لينقلوها الى قرائها .

ومع ذلك فقد كان فى نيويورك قوم طيبون ، مثل دكتور كمبول الذى أجهد نفسه فى شرح خرائطه الاخيرة عن الجو ، عندما زرته يوم الاثنين الماضى فى مكتب الارصاد فى مانهاتان . وقبلت تحت تأثير تنبؤاته عن استمرار الاحوال السيئة فوق الاطلنطى، بعض الدعوات لزيارات خاصة. فاليوم تناولت طعام الغداء مع الكولونيل تيودور روزفلت الصغير فى اويستر باى، واعطانى

عدة خطابات توصية لاصدقائه فى اوربا ، ولم استطع رفضها ، وان كنت قد رفضت عرضا من احد جامعى الطوابع بالف دولار لاحمل معى رطلا واحدا من البريد . ولقد كان مسلك شركائى فى سانت لويس اكبر عضد لى ، فقد تاخر بيرد بناء على اصرار مموليه على اجراء اختبارات « علمية » على طائرة « فوكر » ، وقامت مشادات عنيفة فى معسكر « بلانكا » ، اذ ابلغ ليفين مالك الطائرة طياره برتود بانه لايرغب فى ان يكون ملاحا لها ، فقاضاه برتود . ولكن على العكس من ذلك كانت منظمة « روح سانت لويس » تسير بغير عقبات ـ وقد تحدثت تليفونيا فى مستهل الاسبوع الى هارى نايت فى سانت لويس واخبرته اننى قد اطير الى باريس قبل ان اكون مرشحا لجائزة اورتيج ذات الـ ٢٥٫٠٠٠ دولار ، اذا عرفت اننى ساكون اول من يصل الى باريس . والقاعدة هى انه يجب ان تنقضى ٦٠ يوما بين قبول الطيار رسميا وبين ميعاد طيرانه ، ولم تنقض هذه الفترة بعد .

فكان جواب نايت : « لتذهب هذه الجائزة الى الجحيم . ولتنطلق عندما تسنح الفرصة »

***

نحن الآن فى عصر يوم الخميس الموافق ١٩ مايو ، اى بعد اسبوع من هبوطى فى نيويورك ، والسماء تمطر رذاذا ، ويسود سواحل نوفاسكوتشيا ونيوفوندلاند ضباب كثيف ، وهما فى طريقى الدائرى . وقد كنت مستعدا للتحليق منذ يوم الاثنين ، ولكن تقارير الجو تبعث على الياس . فتركت « روح سانت لويس » تحت الحراسة ، وركبت سيارة مع لين وبلايث واصدقاء آخرين ، وذهبنا فى المساء الى مانهاتان لنشهد الكوميديا الموسيقية ريوريتا .

نحن الآن فى الشارع ٤٢ وقال لين : « هل نسأل الدكتور كمبول عن حالة الجو ؟ » فاجبت : « اعتقد انه يحسن ذلك »

وعرفت من التنبؤات السابقة واختفاء اعالى ناطحات السحاب

فى الضباب ان من اضاعة الوقت اتصالنا لمعرفة انباء الجو . ومع
ذلك اوقفنا السيارة فى منحنى الطريق حتى يبحث بلايث عن
تليفون . ولما رجع عرفت من ملامح وجهه انه يحمل اخبارا
جديدة .

وقال : « اخذ الجو فى التحسن فوق المحيط وهذا تغيير
مفاجىء » . ووقف يتحدث الينا من نافذة السيارة دون ان يحفل
بالمطر ، فقال : « اخذت منطقة الضغط المنخفض فوق
نيو فونلاند تتراجع وتحل محلها منطقة ضغط مرتفع » . ثم
اضاف : « ليست الاحوال الجوية بالطبع على مايرام على
طول الطريق ، وقد يمر يوم او يومان حتى تستقر حالة
الضغط . »

اذن قد استطيع الطيران فى الفجر ، وصرفت النظر عن
المسرح ، وذهبنا توا الى المطار . وفى ميدان كويننزبورو وقفنا
لتناول عشاء سريع . وقام لين بتموين الطائرة وفحصها نهائيا ،
يساعده فى ذلك بوديكر وموليجان واصدقاء آخرون .. وسيضيف
كارل سكورى ، وهو يمثل جمعية الطيران الاهلية ، الى
الطائرة ، راسمة الضغط ، ويجب تركيبها قبل الصباح . وهذه
الآله (البروجراف) تبين الوقت والارتفاع على اسطوانة دوارة ،
وبدونها لن يكون تقريرى عن الرحلة مقبولا رسميا .

ولم اجد عند وصولى للمطار دلائل استعداد فى معسكرات
بيرد او تشمبرلين . ويبدو ان كل الآخرين يترقبون معلومات
اوفى عن صفاء السماء ، ولكن الملاح الماهر يستطيع ان يجتاز
هذه العوائق . وقد اختبرت ذلك اثناء قيادتى طائرات البريد
بين سانت لويس وشيكاجو . ولماذا انتظر تأكيدات تحسن
الجو على طول الطريق الى اوروبا ؟ ان فرصتى سانحة وسأحلق
عند الفجر . وطبقا للخطة المرسومة تركت زملائى فى مطار
كورتيس وقصدت الى فندق القريب لانام . ولكن الشائعات
انتشرت وتجمع المخبرون الصحفيون فى الردهة . وفى اثناء
اجاباتى عن اسئلتهم طلب منى كثير من الناس توقيعى ، وسألنى

احدهم ان اوقع عقداً للسينما بمبلغ ٢٥٠٫٠٠٠ دولار ، وطلب منى غيره ان اظهر على المسرح فى مقابل ٥٠ الف دولار ، فكان ردى اننى لا استطيع ان اقرر خطتى الا بعد وصولى الى باريس .

وقد ناهز الوقت منتصف الليل عندما دخلت غرفتى ، واضطجعت على ان انهض فى الفجر للطيران — ولكن يجب عمل اشياء كثيرة قبل التحليق ، ولم يبق لى الا ساعتان ونصف للنوم ، وتركت راسى تغرق فى الوسادة ، والمختصون يجرون اللازم فى « روح سانت لويس » . وجلس احد اصدقائى فى الردهة يحرس باب غرفتى ويبعد الفضوليين ثم ليوقظنى الساعة ٢٫١٥

اما الآن فيجب ان انام ، وكان ينبغى ان اكون نائما منذ ساعات . يجب ان يكون الطيار نشيطا ليتسنى له ان يضرب ارقاما قياسية . لعل الجو يكون حسنا فى الصباح ، ولعل هواء خفيفا يصادفنى فى المدرج ، اذ لا يمكننى ان احلق مع وجود ريح مضادة قوية وانا محمل بالاثقال . ليت المدرج كان اوسع قليلا ، والميدان اكثر طولا . وودت لو استطعت النوم قبل القيام ، فلا ينبغى للطيار ان ينهار وهو فى الجو . وقد سبقت الآن بيرد وتشمبرلين ، وفى مكنتى ان ارتاح ساعتين .

وسمعت طرقا عاليا على الباب ، ودخل رجل . . الرجل الذى وضعته فى الردهة ليمنع عنى الفضوليين ، فهل ياترى حدث مكروه ؟ واتكات على مرفقى ، وجلس على حافة السرير وقال : « سليم . ماذا افعل عندما تغيب عنى ؟ »

يا الهى ! اهذا الوقت مناسب لمثل هذا السؤال ؟ لست ادرى ! فقلت له : « ان امامى امورا اهم من هذا تنتظر الحل . »

فانصرف ، ولكنى بقيت فى يقظة تامة . وبعد ساعتين يجب ان ابدا يوم طيرانى الى باريس . ووددت لو ان الجو اصبح سيئا ، فلا يطير احد ، واستطيع ان انام ليلة كاملة . يارب ! انها الساعة ١٢ ونصف صباحا ، وقدلا انام مطلقا ، وهذه حالة سيئة لبدء طيران فوق المحيط — لا نوم مدة يوم كامل قبل التحليق .

هل اخطات عندما كلفت لين ملء كل الصهاريج بالجازولين
يجب ان احمل ٤٥٠ جالونا على متن الهواء ، وهذا أكثر مم
صممت له الطائرة ، اذ صنعت الصهاريج لتسع لخمسة
وعشرين جالونا فوق التصميم . قد لاتقوى «روح سانت لويس»
على الارتفاع بهذه الحمولة !وهذا هو ماوقع لطائرة دافيز
كما ان فونك لم يستطع ان يبرح الارض بطائرته سيكورسكى .

الساعة الآن ٤٠ر١ . وهذا هو الوقت الذى يجب ان ارتدى
ملابسى فيه . اذن فلا نوم . لقد فات الليل وابتدا اليو
الجديد . اشعر اننى اشتاق الى الرحيل .

ونقلنى اصدقائى الى مطار كورتس ، فوصلناه قبل الساع
الثالثة صباحا ، وكانت السحب منخفضة ، ويتساقط مطر
خفيف . وكان لين ينتظرنى فى الحظيرة مع ب. ف. ماهوني
رئيس الشركة التى صنعت طائرتى . وقالوا ان احدا آخر
ليس مستعدا للرحيل الى باريس .

وقال لى لين انه وجد طريقة لنقل طائرتى الى مطار روزفلت
دون ان اطير بها ، وقد احضر ناقالة لهذا الغرض .

ماهى آخر الانباء عن الجو ؟

لايزال غير حسن ولكنه يتحسن .

وكانت الاضواء القائمة التى تنبعث من جاردن سيتى تد
على الرؤية الضعيفة وقلة الارتفاع ، والارض موحلة زلقة
وجاء آخر خبر من الدكتور كمبول يقول ان الضباب بحس
تقارير المحطات بين نيويورك ونيوفوندلاند يتقشع وتتحر
منطقة من الضغط العالى فوق شمال الاطلنطى . وهناك زوا
محلية باقية على طول شاطىء اوروبا . وماذا يهم ان اط
طيرانا غير مرتفع فى نيويورك ،وساطير مع الفجر ، فاذا
اوفق ففى وسعى ان اعود ادراجى .

واصدرت امرى بترحيل « روح سانت لويس » الى مط
روزفلت ، وبان تكون صهاريجها معباة . وربط الميكانيكيون ذ

الطائرة فى ظهـــر جرار وغطوا المحرك بقماش . وزرر مخبرو الجرائد معاطف المطر ، وحملق الناس فى الليل وهزوا رؤوسهم . وقد انجذبت الطائرة فى منخفض خلفى من الارض ، وكان منظرها كئيبا ، وبدت غــير قادرة على الطـيران وهى تتعثر . وبدانا الرحلة يصاحبنا رجال الشرطة على موتوســيكلاتهم ، ورجال الصحافة والطيران ، وحفنة من المتفرجين ، فكان ذلك كله اشبه بجنازة منه ببداية رحلة طيران الى باريس !!



والدة لندبرج تودع ابنها
« سمحت بها شركة اندروود واندروود »

الفصل الخامس

ثلاثون لفة اقل من المعدل ! ان هدير المحرك المتردد يتجاوب صداه فى اعماق الطائرة ، ويدق فى عنف جلد الهيكل المشدود. فاغلقت الصمام واخذت اتطلع الى الرجال الواقفين بجوار طائرتى ، ورايت الحياة والموت ينعكسان فى وجوههم ، فهم مرهفون صامتون، يترقبون كلمتى .

ثلاثون لفة اقل من المعدل !. ثم طريق رخو ، وريح مسايرة، ووزن زائد ، وانى لارمق العجلات فاراها تغوص عميقا باطاراتها المنبعجة فى حماة الرمال المبتلة.

وتحولت الريح عند الفجر . تحولت بعد ان تاهبت طائرتى للتحليق من الجانب الغربى لمطار روزفلت . تحولت بعد ان افرغت كل تلك البراميل من الجازولين فى الخزانات . تحولت راسا على عقب .. وصارت خمسة اميال فى الساعة .

بيد ان هذه الريح لاتكفى الا لرفع منديل فى اليد .. ولو دفعنا الطائرة الى الجانب الاخر من المدرج فقد تشتد الريح ثانية كما كانت من قبل . فالتحليق من الغرب الى الشرق مع ريح مسايرة الاتجاه فيه خطر كاف ، فهناك اسلاك التليفون عند طرف المطار البعيد. اما الطيران من الشرق الى الغرب فمعناه الطيران فوق الحظائر والمبانى ، ولا فرصة للنجاة بحياتى لو اختل شىء . فلو اضطرب « سلندر » لكانت النتيجة ان تظهر الصحف وفيها انى « صدمت بيتا . تحطمت. احترقت . هذا مصير محاولة اخرى للطيران عبر الاطلنطى » انى لاستطيع ان اسمع الطيارين يرددون هذه العبارات !

وبعد فليس لدينا وقت ندفع فيه الطائرة . انها جد صغيرة وجد رقيقة ، وجد ثقيلة .. طنان ونصف طن فوق هذه الاطارات الصغيرة بجميع مافيها من الوقود . وكان ينبغى ان تشد بالحبال . وكان لابد ان نرسل فى طلب جرار ، اذ ليس فى مقدورى ان اجرها خمسة آلاف قدم على ارض موحلة .

وسوف تسخن الماكينة اكثرممايجب ، وتحتاج خزانات الوقود الى ملئها مرة اخرى .. وتمر ساعات سدى .. ويخيم الليل على الساحل الايرلندى ، وقد تأخرت من قبل ، فالوقت بعد الفجر بكثير .

ان طريق المدرج الطويل الضيق يمتد امامنا .. وفى نهايته عبر الاسلاك التليفونية يربض المحيط ، ومن وراء هذا اوربا وباريس . هذه هى اللحظة التى تأهبت لها ليل نهار طوال هذه الشهور الماضية جمعاء . ان القرار من وحى نفسى ، وهؤلاء الميكانيكيون والمهندسون وضباط البوليس ذوو الحلل الزرقاء — كل هؤلاء الذين يقفون عن كثب، قد شاهدوا من قبل طائرات تتحطم ، فهم يعرفون ما معنى القرار الخاطىء . ولو انى هززت راسى فلن يكون ثمة انتقاد .. ستلغى الرحلة وسننطلق ضاحكين سويا ، نرسم خططا جديدة ، ونضرب باقدامنا فوق العشب المبتل نحو فطور ساخن .. ولو اومأت براسى فسوف نفترق وربما الى الابد .

ثلاثون لفة اقل من المعدل .

وقال الميكانيكى : « انه الجو ! فلم يضطرب كما اضطرب اليوم » وكانت فى نبرات صوته خشية وتوجس . هاهوذا الآن يقف وراء جناحى الفضى فى يقظة وعزم ينتظر اشارتى — لقد فحص الماكينة قطعة قطعة . . . ونظر فى مؤخرة الهيكل ليتفحص جسم الطائرة ومعدات القيادة ، وهو يعلم ان حوامل العجلات قد زيتت منذ هنيهة ، وان الاطارات قد دهنت بالشحم حتى لايلصق الوحل بها . . فعمله قد انتهى ، ورغم هذا فانه يستشعر التبعة نحو الطائرة ، ونحوى ، بل نحو الجو ايضا . .

هانذا اتكىء على جانب الكابينة واشخص ببصرى خلال نصول المروحة الساكنة الى سطح المدرج المبتل المتلالىء امامى ، واخذت ادرس امر الاسلاك التليفونية فى نهايته

ومناقع الماء الضحلة التى ينبغى لعجلاتى ان تجتازها . ان ستارا
من الضباب يحجب عنى كل اثر للافق ..

الريح ، الجو ، القوة ، الحمولة .. كم مرة وازنت فيها هذه
العناصر فى ذهنى خلال سياحتى فوق احد مراعى البقر فى
اواسط الغرب ؟ ان الطيار فى رحلاته يتعلم كيف يقدر مدرج
المطار فى دقة بالغة ، حتى ليمكنه ان يحدد اين تفارق عجلاته
الارض تماما . ولكن لم يحدث قط ان اقلعت طائرة عن الارض
وهى بمثل هذا الثقل الضخم . . وتشير تحليقاتنا الاختبارية
الى ان « روح سانت لويس » سوف تطير من الوجهة النظرية،
الا اننا لم نجرؤ على تجربة الطيران بشحنة وافية من ارض
« كامب كيرنى » الصخرية . وذلك الرسم البيانى للعملية ـ
الذى خططناه على الورق فى حرص وعناية ـ لم يحسب حسابا
للضباب ، او ريح مسايرة ، او طريق رخو . ثم ماذا عن
الثلاثين لفة الضائعة ، وعن تأثير الرطوبة على الجلد ؟ ليس امامى
آلة للحساب استعين بها ، ماعدا الخبرة والسليقة والالهام ، فهى
التى تهدينى الآن سواء السبيل . .

ولو ابطأت « روح سانت لويس » فى سرعتها ، او كانت
ضوابطها غير محكمة وثقيلة ففى استطاعتى ان اقفل مفتاح
البنزين واتوقف . هذا اذا لم انتظر طويلا . اما اذا انتظرت
طويلا جدا ، ويتوقف الامر على بضع ثوان .. اجل ! فى شهر
سبتمبر الماضى تحطمت طائرة اخرى كانت تحاول الطيران من
نيويورك الى باريس ، تحطمت عند نهاية هذا المطار ذاته . .
[illegible]ل على بعد ياردات معدودة ، ولقى اثنان من ملاحى « فونك »
حتفهما محترقين .

ثم هنالك هذه المعضلة الجديدة ـ معضلة الاحتفاظ
بالعجلات على مدرج المطار اثناء جلوسى خلف خزان للوقود ،
لا يسمح لى برؤية شىء امامى مباشرة . واى انحراف ضئيل
فى القيادة وقت التحليق قد يؤدى فى يسر الى كارثة ، والطريق
فى خير الظروف ضيق تماما .. فما بالك الآن مع هذا الوحل
وهذه الرياح المعاكسة . وهذه الآلة التى لا تدور ..

واستلقيت الى الخلف فى مقعد القيادة مجيلا الطرف مرة اخرى على العدد .. لاشيء فيها يعروه الخلل . فهل فى قدرة الماكينة ان تصمد امام مثل هذا الجرى الطويل على الارض ، وصمام الوقود مفتوح على وسعه ، ام انها سوف تسخن فوق الطاقة وتاخذ فى الاختلال ؟ ! .. لنفترض انى اقلعت فعلا عن الارض ثم انهارت درجة التحليق الى الصفر ، فلا يمكننى الطيران الاعمى بهذا الوقود الزائد ، وهذه العجلات التى لا يؤمن لها عند الهبوط مع الوزن الهائل . وهل انتظر يوما آخر اتيقن فيه من اعتدال الجو ؟ ! ولكنى اذا رحلت الآن فسوف اسبق فوكر وبلانكا

الريح ، الجو ، القوة ، الحمولة ، اخذت هذه الامور تفارق ذهنى شيئا فشيئا . وسرى فى نفسى وانا جالس فى «الكابينة» ان العجلات سوف تفارق الارض ، وان الاجنحة سوف تعلو الاسلاك ، وان هذا هو وقت الرحيل . .

هاانذا اوثق حزام الامان حولى ، واضع النظارات فوق عينى ، ثم استدير الى الرجال القائمين عند عوائق العجلات ، واومىء برأسى . . الاشباح الجامدة تنتفض متحركة ، ثم تجذب الحبال فجاة ، واذا بالعجلات تصبح حرة خالصة . فاشد نفسى الى الجانب الايسر من الكابينة وافتح الصمام الى آخره ، وامد بصرى الى نهاية المدرج .. والآن فى ثوان سوف يأتينا الجواب ! . . .

مائة قدم اخرى قبل الاستسلام

ولكن ما اقل اثر فتح الصمام الا من هذا الضجيج والعجيج . . ان الطائرة تزحف فى جهد جهيد الى الامام ، ويدفع عدد من الرجال اجنحتها كى يعينوها على القيام ، ولكن كيف يمكن ان اظفر بسرعة الطيران ؟ ولماذا ظننت يوما ان الهواء يقدر على على حمل مثل هذا الوزن ؟ ان « روح سانت لويس » تبدو كعربة نقل مثقلة ، فالاطارات تخضخض فى الطين ، ولا يبدو اى امل فى التحليق ، ومع ذلك ففى استطاعتى ان امضى ف

سبيلى مائة قدم اخرى قبل ان ارفع يد الاستسلام .. زد على ذلك انه من الممكن ..

وتزيد السرعة رويدا رويدا ، وان كنت لا احس بالاندفاع الذى اعهده ، او بخفة فى الجناح ، او زيادة فى القوة . . ولكن عصا القيادة ترتج مخلخلة من جانب الى آخر . وبدا الرجال ينكفئون بعيدا عن دعائم الاجنحة . . اننا نزداد سرعة فوق سرعة . .

وتمر مائة ياردة من الطريق .. ويتساقط آخر رجل بعيدا عن الاجنحة .. الى اى مدى يمكن لجهاز الهبوط ان يتحمل الجهد الشديد ؟ انه ينوء بثقل خمسة آلاف رطل . ان عينى لا تفارق حافة المدرج ، ولا بدلى ان احتفظ بالطائرة مستوية قويمة . ولو انحرفت عجلة من العجلات عن جادة الطريق لدارت الطائرة على نفسها ، وتحطمت فى الوحل .. واخذت معدات القيادة تشتد تحت ضغط يدى وقدمى ، وعلى ان ادفع عصا القيادة بقوة حتى احركها الى الامام . واقل حركة فى الدفة تجعل مقدم الطائرة مستويا . . كل الدلائل طيبة ، وقد قطعت اكثر من الف قدم . الا يزال هناك وقت ومكان ؟

السرعة تزداد ، والمروج تغدو بقعة غامضة المعالم ، ويرتفع الذيل ، وهذه علامة منتصف الطريق امامى تماما على الرغم من انى لم ابلغ بعد هذا الذى يسمى بسرعة الطيران . . هاهوذا المحرك يسرع عن ذى قبل ـ ثم تنساب الطائرة فى خفة ورفق . المروحة تسير سيرا حسنا ، واستطيع ان اعرفها من صوتها .. ما هو عدد اللفات فى الدقيقة؟ غير انى لا استطيع النظر الى العدد ، فمن واجبى ان ارقب الطريق .

وتمضى علامة منتصف الطريق مسرعة . . لم يبق سوى ثوان لاقرر .. هل اغلق الصمام؟ ان القرار الخاطىء معناه كارثة ، وربما كان معناه احتراقا .. ثم أجذب عصا القيادة الى الوراء فى حزم وعزم ، ثم ها هى العجلات تفارق الارض . اذن

فسوف اطير ! .. وتمس العجلات الارض ثانية ! فاريح العصا الى الامام ــ انها سرعة الطيران فى الغالب ! ــ وما يزال امامى الفا قدم من المطار تقريبا .. هاك مستنقعا ضحلا على الطريق .. الماء ينزل من الاطارات رذاذا .. هاك جناحا يتهاوى ــ ثم يعلو حين ادفع اليه بالجناح المساعد .. واذا الطائرة كلها ترتجف من الصدمة .. بعيدا مرة اخرى .. الجناح الايمن منخفض .. فاجذبه الى اعلى .. تستوى ثانية على الطريق .. الدفة اليسرى .. تظل فى الوسط .. يجب ان تبقى مستوية قويمة .. مستنقع آخر .. الماء يقرع هيكل الطائرة .. الطفرة التالية اطول مدى .. ربما امكننى ان اظل عاليا .. ولكنى ادع العجلات تمس الارض مرة اخرى فى خفة ورفق .. من الخير كل الخير ان اتمكن جيدا من التحكم فيها .. والتحكم يتطلب سرعة ..

هاهى ذى « روح سانت لويس » تحلق فى النوبة الثانية ، فقد بلغت سرعة الطيران تماما .. ومفاتيح القيادة محكمة ومتماسكة وفعالة . لم يبق الا الف قدم بينى وبين شبكة الاسلاك التليفونية ، وعلى الآن ان اخطو الخطوة التالية انها سوف تلاصقها .. هانذا ابقى المقدمة الى اسفل مكتسبا سرعة كل لحظة وصاعدا فى السماء على مهل .. لو يستطيع المحرك ان يحافظ على حاله دقيقة واحدة اخرى .. خمسة اقدام فوق الارض .. عشرون .. اربعون .. الاسلاك تبرق من تحتى .. عشرون قدما تفصل بيننا ..

انى فى حلبة والناس يتطلعون فوقهم .. امامى تل واطىء مغطى بالشجر .. هانذا انحرف جانبا كى اتفاداه .. لا اكاد اجرؤ على انزال جناح لادور ، ولا اكاد اجرؤ على تحريك الدفة .. ان « روح سانت لويس » تبدو كانها تتمايل فوق راس دبوس ، كما ان اقل حركة فى مفاتيح القيادة تجعلها تنقلب راسا على عقب وتهوى .. خمسة آلاف رطل كانت تهتز عند عصفة هواء ..

الطائرة ترتفع سريعا ، انى فوق الشجر على قمة الجبل ..

والآن لو اختل نظام الموتور ،فهناك اماكن اهبط فيها ، وهى حقول مستوية بين الجبال . . وقد تنفجر خزانات الوقود ، ولكنى اذا قطعت المحول الكهربائى فهناك فرصة فى ان تزحف الطائرة الى الامام دون ان تشتعل فيها النار . .

انني الآن على ارتفاع كاف لان استرق النظرات الى لوحة الاجهزة . تشير ابرة التاكومتر الى ١٨٢٥ لفة فى الدقيقة ، ولا دليل على ارتفاع درجة حرارة المحرك . ثم احرك الصمام الى الخلف فى بطء . . نظرة الى الفضاء امامى واخرى الى التاكومتر - ١٨٠٠ - ١٧٧٥ لفة ، ثم اجذب جزء الاتزان الى الخلف قيد انملة . . مافتئت سرعة الهواء تنيف على مائة ميل فى الساعة . . اغلق الصمام الى ١٧٥٠ - ولا تزال الدفة فى عل - مفاتيح القيادة محكمة . . لو استطاعت «روح سانت لويس» ان تنطلق بمقدار ١٧٥٠ لفة ، وهى بهذا الثقل ، اذن سوف يبقى لدى وقود اكثر مما يكفى للوصول الى باريس . .

ان بوصلة الاتصال الارضى تنعطف ابرتها الى اليمين بشدة . . فانحرف بحذر نحو الشمال حتى تعود الابرة الى خط المركز - ٦٥ درجة ، والبوصلة تشير الى قسم مائة الميل الاولى من طريقى الدائرى الى فرنسا وباريس . . انها الساعة السابعة والدقيقة ٥٤ صباحا ، ووقت النهار فى الشرق .

هذه سحابة من الضباب تمضى حذائى ، ولا استطيع ان ابصر امامى اكثر من ثلاثة اميال فقط . ماذا يكمن وراء تلك السحابة ؟ ان آخر نشرة قالت ان الطقس على طول الساحل كان صحوا معتدلا ، ولكن عددا من المحطات كان لا يزال يتنبأ بالضباب . هاأنذا اجذب خريطة ولاية نيويورك من جيبها القماشى على جانبى . . كلما ساء حال الجو صارت الملاحة الزم وادق . لابد لى ان ارقب علامات الطريق ، وان اراجعها على مختلف البوصلات .

وتتعاقب اراضى لونج ايلاند الرائعة مسرعة تحتى . . ذلك

الاصبع عن يسارى جزء من شاطىء القناة . الرؤية تجاه الشمال جلية متحسنة . انني استقر في مقعدي مجيلا الطرف فوق لوحة الاجهزة خلال نظرى الى الارض ، ضغط الزيت ٥٦ رطلا ، ودرجة حرارة الزيت ٥٢٤ مئوية ، وضغط الوقود ثلاثة ارطال ونصف رطل . . فوق قمم الاشجار بقليل .. أريح عصا القيادة الى الخلف . . التاكومتر ١٧٥٠ لفة .. سرعة الهواء ١٠٥ ميل في الساعة .. بعدت عن خط الراس قليلا — الدفة اليسرى تتحرك ثلاث درجات . الارتفاع ٢٠٠ قدم . الوقت ٧. ق و ٨ س صباحا.. خمس عشرة دقيقة ولت .. وبقية القراءات كلها عادية . . ثم انتقل بعيدا عن خزان الجناح المركزى الى خزان المقدمة . . خمس عشرة دقيقة من الطيران . على كل خزان من خزانات الوقود الخمسة ينبغي ان يدع فراغا من الهواء يكفي لوقف فيضانه .. وكل قطرة من الجازولين يجب على ان ادخرها .

في طريقى الدائرى الكبير لاتعدو المسافة عبر قناة لونج ايلاند الى كونكتيكوت خمسة وثلاثين ميلا فقط . ولكن لم يحدث لى من قبل ان طرت فوق هذا الماء الخضم الفياض . . انني نقطة المركز في دائرة من الضباب .. الضباب الاشهب الممتزج بالماء الاشهب ، حتى انني لا استطيع ان اعرف اين ينتهي البحر ولا اين تبتدىء السماء . . ثم استرخى في « الكابينة » ، وهي خزانة صغيرة ذات جدران مشدودة ، وقد قدر لى ان اركب فيها طيلة اجتيازى المحيط .. ولن ابرحها مدة يوم ونصف يوم حتى تطأ قدماى ارض فرنسا في مطار ليبورجيه . وفي استطاعتي ان اضغط كلا جانبي الطائرة لو بسطت مرفقي . . وفي السقف حنية تتسع لخوذتي . . لقد فصلت على « كابينتى » كما لو كانت بذلة من القماش .

ما اعظم فوائد الطيران وحيدا ! ... انني ادرك الآن ما عناه والدى حين حذرنى منذ سنوات خلت ، ان اعتمد كثيرا على غيرى ، وقد داب على ترديد مثل يقوله اهل مينسوتا القدامى : « ولد

واحد هو ولد ، وولدان هما نصف ولد ، وثلاثة ولدان هم لاشي ابدا » .

كان ذلك يفيد كثيرا فى الصيد والكشف أيام كان الهنود أعداءنا، اما الآن فالى اى حد تنطبق على هذا الطيران الذى اقوم به .... فبالطيران وحدى اكتسبت الوقت والحرية ... ولم ازن قراراتى التى اتخذتها بمسئوليتها نحو حياة انسان آخر... ولم الجا لاحد استفتيه فى امر اعداد الطائرة قبل الفجر ... وحينما كنت قابعا فى « الكابينة » على الطريق الموحل ، وفى الريح المسايرة ، لم اجد معى من يسفه قضائى بقوله « ياللجحيم ! دعنا نجربه ! » او « انه يبدو سيئا تماما فى عينى » .. ولم اقع فى حبائل المشاكل التنظيمية ... فها انذا وفقا لما كان والدى يقوله – ولد كامل – مستقل منفرد ...

ان جبال نيوانجلاند **الشجراء** تبدو خلال الضباب .. اذن فلأطو خريطة نيويورك واستخرج اخرى لولاية كونكتيكوت .. ليس ثمة فضاء كبير فى الداخل بين الجبال الخضراء والسحب المنخفضة .. فأصعد فى بطء الى ارتفاع خمسمائة قدم، وادفع « البيرسكوب » الى الخارج. انه صناعة محلية ... اسسه احد العمال فى مصنع ريان بسان ديجو ، انه مجرد مرآتين مستويتين تلتقيان بزاوية عند لولب يمكن ان يمد من الجانب الايسر للطائرة .. ومجال الرؤية الى الامام راسا يكفى ليحذرنى من التلال والعوائق عند طيرانى على ارتفاع منخفض ... ولا يقتضينى الامر ان انحنى الى الامام على احد الجانبين لكى أبصر من حول خزان الطائرة .... وفى مقدورى ان اخلع نظارتى واجلس فى وسط « الكابينة » هادئا وادعا . : .

الجبال تعلو وتخترق السحب من جهة الشمال ، ولو هبطت درجة الارتفاع مائة قدم اخرى فسأضطر الى أن استدير على عقبى ، غير انى سوف اواصل المسير مادمت ارى طبقة من الهواء الفسيح امامى .. بصرف النظر عن مقدار كثافتها ، اذ ينبغى على اولا وقبل كل شىء الا ايأس كثيرا لو اضطررت الى

العودة . فانني لم اعول قط على بلوغ باريس من اول محاولة . ولو خيم الضباب على المنطقة التى امامى باسرها ، فسوف اعدل عنها الى محاولة كسب الرقم القياسى فى احتمال الطيران حول نيويورك .

***

انها الساعة الثامنة والدقيقة الثانية والخمسون صباحا . لقد طرت مدة ساعة تماما .. وهاهى اجهزتى تقرر ان الارتفاع ٦٠٠ قدم ، وان سرعة الريح ١٠٢ ميلا فى الساعة ، وان دورة الماكينه ١٧٥٠ لفة فى الدقيقة ، وان ضغط الزيت ٥٩ رطلا ، وان حرارة الزيت ٥٣٨ سنتجراد ، وان ضغط الوقود ٣ر٥ ، واننى قطعت مائة ميل ، وان وزن الطائرة اخف بمقدار مائة رطل تقريبا .. واسجل قراءات الاجهزة على ورقة فى سجلى ، ثم ادير المحول من خزان الجازولين الرابع الى الخامس .. واستعيد وضع بوصلة الاتصال الارضى ..

هنا فى نيوانجلاند تبدو الولايات مثل المقاطعات فى حجمها ... ها هى ذى بروفيدانس وروداىلاند اسفل جناحى الايسر — والسماء صحو .. فانشر خريطة ماساشوستس ..

يبدو خط السماء تحت جناحى كانه خط فاصل ... ففى اسفل الخط المستقيم للافق ارى خطا اسود .. هو ساحل المحيط الاطلنطى ، وهناك فى اعلاه يوجد المحيط ذاته .. المحيط الحقيقى المائى اللانهائى . ووضعت خريطة ماساشوستس فى الجيب ... واستخرجت خريطة شمال المحيط الاطلنطى . وحين كانت طائرتى تبنى فى سان دييجو ظللت اياما اعمل على هذه الخريطة ، وارسم بالحبر الطريق بين نيويورك وباريس على هيئة منحن مقسم الى اقسام عديدة قدر كل منها مائة ميل ، وقد قيست المنحنيات وخططت فى براعة ودقة . تقول الخريطة : عشرون ميلا بعد اجتياز ساحل ماساشوستس غير المسار الى ٥٧١ مغناطيسية . تقدم مسافة مائة ميل ثم غير المسار الى ٥٧٤ ... دع فسحة لاى رياح تهب ، وفى خلال ساعة اخرى سوف

تقرب من نوفاسكوتشيا .. وبتغيير اكثر فى المسار سوف تطا الارض قريبا من فم خليج سانت مارى .. وبعد تنفيذ التعليمات السبعة والثلاثين على الجدول سوف ترى مدينة باريس رابضة على بعد عشرة اميال امامك .. در دورة طويلة قرب منتصف المدينة ، ثم اتخذ طريقك صوب الشمال الشرقى ، وفى ظرف عشر دقائق ستصادف مطارا عظيما يسمى ليبورجيه ..

***

بدات الساعة الثالثة رهاننا املأ فراغا آخر على ورقة المسجل بالقراءات التى تبينها الاجهزة. الرؤية لايعوقها شىء ودرجة الارتفاع ٤٠٠٠ قدم .. ها هو ذا راس كود يشق الآفاق عن يمينى.. ثم يتلاشى ساحل امريكا بسرعة ورائى .

وانظر امامى الى رقعة الماء غير المحدودة فأتساءل فى نفسى : لماذا كنت موقنا هكذا من انى استطيع العثور على نوفاسكوتشيا ونيوفوندلاند وايرلندا ، ثم اخيرا بقعة تتاهت فى الضآلة تدعى ليبورجيه . لا استطيع الملاحة على هدى النجوم ، اذ ليس معى آلة السدس ، ولا استطيع الاعتماد على محطات الاذاعة الاوربية اذ ليس معى راديو.. اذن يجب على ان امضى على هدى الحساب المحض .

والآن سوف لايقع بصرى على منظر ارض اكثر من ساعتين ، مسترشدا فقط بهذا الخط الاسود على الخريطة . وفى هذا اختبار لقدرتى على الاهتداء ببوصلة فوق الماء .. انها مسافة مائتين وخمسين ميلا تقريبا من ماساشوستس الى ساحل نوفاسكتشيا ، واقل قليلا من الفين بين نيوفوندلاند وايرلندا. ولو اننى ضاعفت خطأى فى الاميال ثمانى مرات حين اطرق ارض نوفاسكوتشيا ، فالنتيجة سوف تبين على وجه التقريب مقدار بعدى عن شواطىء اوربا. ان عشرة اميال بعيدا عند نوفاسكوتشيا تعادل ثمانين ميلا عند ايرلندا . ونزلت بالمقدمة مقتربا من الامواج المندفعة المنخفضة .. ورايت طبقة من الهواء قريبة من الماء واخذت الاجنحة تنساب فى خفة اكثر . هاندا

اهبط ايضـــا الى ان تصبح عجلاتى اقل من قامة انسان فوق الموج . ان الاميال تكر سريعة من حولى الى ان يذكرنى قارب صـيد بدا بعيدا عن الجنـاح الايمن اننى اطير على ارتفـاع منخفض عن المســتوى ، فادع الطائرة تعلو اقداما عدة ، واركز ناظرى على البيرسـكوب اكثر من قبل .

***

السـاعة العاشرة والدقيقة الثانية والخمسون صباحا . انقضت ثلاث ساعات . وقد استهلكت الطائرة حوالى ثلاثمائة رطل من الوقود بمعدل ستة عشر جالونا فى السـاعة . وهى تبـدو اخف بمقدار وزن برميل على الاغلب . هانذا ادفع الصمام الى الخلف عند ١٧٢٥ لفة فى الدقيقة ، واميل المخلوط الى الخــارج مرة اخرى . تهبط سرعة الهواء قليلا الى ١٠٤ ميل فى الســاعة . . توجد موجات خفيفة فوق الماءونسيم من الشـمال الغربى . هانذا اصل الى اسفل واعوض خمس درجات على قرص بوصلة الاتصال الارضى لكى افسح فى المجال للتيار . . الرياح الجانبية ليست بشير خير . . وقد كنت آمل ان اصادف ريحا مسايرة فى هذه المنطقة مع خـلاء فوق المحيط ذى ضغط عال ، فهل ينذر اتجاه الرياح بعاصفة قادمة ؟! . .

اننى احس التعب قليلا ورجلاى متصلبتان متخدرتان . . بيد ان هـذا لن يدوم اكثر من ساعات ثلاث او اربع . . لقـد بلوت هذا الاحساس من قبل . فالالم الرذيل يبدأ بعـد ثلاث ساعات من الطيران تقريبا . وينتهى بعد سبع تقريبا ايضا . اذ بعـد السـاعة السابعة تكف اعضائى عن التألم . .

قد يكون لذيذا ان تغفو عيناى بضع ثوان . ولكن ينبغى الا اذوق النوم فى هذه المرحلة من رحلتى ! اجل ! فمازلت على اقل من عشر الطريق الى باريس . . ولم يحن بعد ظهر اليوم الاول ، ولا يزال امامى بقية اليوم وطيلة الليلة ، ثم الغد ، ثم جزء من ليلة الغد او الليلة كلها . . الى اى مدى استطيع الطـيران دون نوم ؟! . . اننى لم اذق طعم النوم منذ صحوت فى صبيحة

امس . . ولكنى لا استطيع التفكير فى تعبى الآن . . فكم يكون خجلى حين ادع احدا يعلم بتعبى ساعة رحيلى فحسب . سوف يقول الناس وانى لأكاد اسمعهم : « لقد طارت الطائرة فى امان ، ولكن الطيار عجز عن تحمل الجهد والارهاق ؟ »

وشربت بعض الماء من الوعاء المعلق بجانبى . وفى اسفله حقيبة من الورق بها خمسة سندوتشات معلقة بين المقعد وهيكل الطائرة . ولكنى غير جوعان ، ومن اليسير على ان ابث يقظا ومعدتى خاوية .

سوف اصعد مائتين او ثلاثمائة قدم واكف عن رؤية مرآة البيرسكوب بحثا عن ساريات القوارب العالية . انه مجهود ضخم جدا . اريد ان اجلس فى هدوء واستريح . ان حاجتى للنوم التى استشعرها الآن فى الحادية عشرة صباحا ليست سوى ذرة رمل بالنسبة لهذا الجبل الذى سيطبق على راسى حين يبزغ فجر الغد . . انتى افكر فى ساعات الفجر على المسار الجوى بين سانت لويس وشيكاغو - حينما ردتنى العزة وحدها عن الهبوط فى احد المراعى ، فتخليت عن المحرك واستلقيت الى الوراء فى « كابينتى » لانام . ولكن هذه اللحظات كانت دائما عند الفجر . اما هذا فاجل خطرا ، اذ اننى اريد النوم فى وضح النهار قبيل ظهر اليوم الاول . .

هانذا اثنى يدى فى التيار المناسب ، واعكس الهواء البارد على وجهى ، ثم اراجع الاجهزة . . فقد يعيننى ذلك . لا يزال البيرسكوب فى الخارج . . فأخذته ثانية فى داخل «الكابينة» . . ان سحبه الى الداخل ينقص قليلا من مقاومة الهواء . . وربما اوفر جالونا او اثنين من الوقود . وفضلا عن ذلك فانا متمسك بالمبدا الذى التزمته ، وهو انه ما من ذرة مهما دقت الا ينبغى ان يحسب حسابها . . فلقد صنعت احذية الطيران من مادة خفيفة لاقتصد فى الوزن . . كما قطعت الفائض عن الحاجة فى جداولى لاربح بعض اوقيات زائدة . .

***

الارض امامى ! ـ ان كتلة خضراء شاسعة تنبسط الى افق من الجبال .. هذه نوفاسكوتيشيا . . وارمق الساعة ـ انها الثانية عشرة وثمانى دقائق .. الى اى حد من الدقة والضبط لازمت طريقى ؟ ! .. ليس من العسير ان اطابق خطوط الجدول على الشاطىء فى اسفل على ارتفاع الف قدم .. فهذه شبه جزيرة عن يسارى ، وهذه راس عن يمينى .. لقد جعلت هبوطى عند فم خليج سانت مارى بعيدا عن المسار بستة اميال نحو الجنوب الشرقى تقريبا . . وقد سمحت لنفسى اثناء قيامى بعمل الجداول ان تعد الخطا فى خمس درجات بعد انجاز العملية الحسابية امرا مقبولا .. رهاندا الآن لم احد عن طريقى الا بمقدار درجتين .. ان ستة اميال بعيدا عن نوفاسكوتيشيا تعادل ما يقرب من خمسين ميلا عن ايرلندا ، وسوف اشعر بالرضى التام اذا ما تمكنت من المواظبة على التزام طريقى بهذه الحال . .

وبهذا قطعت مسافة ٤٤٠ ميلا فى اربع ساعات وتسع عشرة دقيقة ، اى بمعدل مائة ميل واثنين فى الساعة .. والبلد الذى تحت طائرتى تغشى ارضه الغابات والبرك والغياض ، فهو من هذه الناحية لا يصلح لاى هبوط اضطرارى . ولو انى حططت فى احدى البرك فسوف تغوص الطائرة فى الماء .. ولكن دون ان تشتعل فيها النار . وربما لايكون المستنقع ضارا جدا وقت الضرورة ..

منذ اربع سنوات رسوت بطائرتى القديمة «جينى» فى احدى غياض مينيسوتا ، على اثر انفصال ثلاثة سلندرات منها . وقد غاصت العجلات حتى عامود الانتشار باسفل الطائرة . . وفى لحظة وجدت نفسى معلقا من قدمى ، وعيناى تحدقان فى بعض نصال العشب الطويلة . غير ان « جينى » تلك لم يكن فى خزانها سوى جالونات قليلة من الجازولين . . اما « روح سانت لويس » ففى خزانها كما ارى اربعمائة جالون ، لاننى اطير منذ اربع ساعات ونصف ساعة .. ومن المؤكد ان خزانات الوقود

تنفجر اذا هبطت على مستنقع ما . . وكم اكون سعيد الحظ اذا لم تلحق بها النار .

الساعة ١٢٫٥٢ بعد الظهر . الرياح تهب ، فانحرف خمس عشرة درجة لاوازن الاتجاه . . والتلال امامي تتدافع الى سلسلة من الجبال . . هانذا اسقط يدى فى جعبة « السندويتشات » ولكنى غير جوعان ! . . هل آكل لان الوقت بكل بساطة وقت غداء ؟ ان جرعة من الماء سوف تكفى .

وبينما كنت اعلق الوعاء اذا بى ادع الخريطة تفلت من يدى نحو النافذة المفتوحة فتصطفق فى مهب الريح . . وبوثبة مفاجئة ادفعها بعيدا عن النافذة . لو كنت فقدت هذه الصحيفة ، هذا المفتاح الى باريس ، لتحتم على الآن ان اعود ادراجى . . « على الطريق ، وقدر كبير من الوقود ، وجميع القراءات طبيعية ، ولكن الخريطة طيرها الهواء من النافذة » . . اى تاويل عظيم سوف يكون ذلك !! . . .

اخذت السماء تتلبد بالغيوم شيئا فشيئا . ففى بادىء الامر بعض السحائب الشهباء المتفرقة تحجب ضوء الشمس ، ثم ركام منها تعلوه طبقة تموج وتتهادى . . وتلك كتلة صماء تسد الشمال ، انها هائلة داكنة تنذر بالمطر . . شآبيب المطر تقرع الافق امامى . . والرياح الآن تهب عبر طريقى مباشرة وتشتد فى سرعتها مثل الاعصار . . لا بد لى ان اميل خمسا وعشرين درجة لاتفادى شدتها . . ولكن هذا سوف يدع طائرتى تخوض معمعان العاصفة الداكن الهائل . حقا الهواء يعنف ، فها هى ذى اطراف الجناح تنثنى بحركات وشيكة ، وها هى ذى الكابينة ترتج اركانها جميعا . . اننى اوثق حزام الامان . . ان « روح سانت لويس » اخف مما كانت عليه عند التحليق بمقدار خمسمائة رطل ، ولكنها بغض النظر عن طن الوقود الذى استنفدته ، لا تزال مثقلة الى حد الخطر . . وربما تحطم عصفة من عصفات الريح عارضة من عوارضها . . ان الرياح

تستجمع طائرتى بين انيابها كمايفعل الكلب بالارنب . فأغلق صمام المحرك الى ١٦٢٥ لفة فى الدقيقة ، واترك سرعة الهواء تهبط الى تسعين ميلا فى الساعة .

لو كان معى الآن باراشوت !! ولكنى عارضت بشدة فى اخذه اذ سوف يكلفنى عشرين رطلا اى مقدار ثلث ساعة من الوقود. ومع ذلك فقد كان سينشط حثيثا ليخرج من كابينتى اذا ماانهار احد الاجنحة الآن. اننى على ارتفاع ١٥٠٠ قدم فقط .

لست اعلى بكثير مماكان عليه اللفتنانت سميث حينما فقد جناحا معقودا بطائرة الحرس الوطنى من طراز « جينى » .. انه لم يخلص من طائرته قط . ولما كنت وقتئذ ارقى ضباط الميدان رتبة فقد توليت حراسة الحطام . وحينما توصلت الى جسد سميث المتحطم وجدت مظلته مفتوحة بجانب الطائرة .. من الجلى ان قدمه قد حشرت بين طرف الكابينة وطوق من السلك . ولا بد انه جذب حبل المظلة قبل ان يهبط مباشرة على امل يائس من ان المظلة سوف تلقيه بعيدا مطلق السراح . اما ملاحظ سميث فقد قفز على ارتفاع ثمانمائة قدم .. وقد رأيت شبحه يمخر خلال الهواء ، وان لم يكن ثمة دليل على وجود مظلة مفتوحة . وقد طرق جسده ارض حقل من القمح ، وارتد ثانية فى الهواء ستة اقدام . لم تفد المظلات اولئك الطيارين شيئا ، حتى مع الكابينات المفتوحة التى يقفز منها . . . اما « روح سانت لويس » فلو ان جناحا انفصم منها فسوف تهوى الى الارض اسرع من «جينى» تلك . وقد كنت على حق — بعد ان قدرت كل شىء — حين قررت الا آخذ معى مظلة .. ورغم ذلك فقد كنت اش[illegible]احة لو ان معى واحدة الآن .. ان المنطق لا يمكن ان ينسينى ما هو احساس المرء حين يتبدد ما يمسكه فى الهواء . . الارتجاج الجسمانى ، والصدمة العقلية . .

حدث مرة ان جناحا فى طائرتى اصبح معوجا ، وكان ذلك خلال مناورة فى تكساس ايام ان كنت اخدم فى طيران الجيش .

وكان سرب طائرتنا المطاردة قداندفع الى اسفل فى هجوم وهى على مقربة من مطار « كيلى » . وقد انقضضنا على العدو فى ثلاث وحدات كل واحدة منهـا ذات ثلاث طائرات . وامسكت نعص. القيـادة فى هذا الانقضاض ، وضربت برجلى الدفة يسارا الى ماظننته الفضاء فى السماء .

ثم وقعت الواقعة ، اذ سمعت قرقعـة انفصال شيء معدنى وصرير الخشب المتقطع ، بينما ارتطمت جبهتى بكبوت الكابينة ودارت طائرتى فى . . واغلقت الصمام فى عنف . . وهناك كانت طائرة اللفتنانت ماكليستر تنحدر جانبا على مسافة تقرب من اثنى عشر قدما اسفل منى . والتصقت اجنحتنا الممـزقة معا . . ورايت ماكليستر يتناول حزام امنه ويقوم فى مقعـده . . ثم بدانا ندور فى الهواء . . وانطوى طرف متدل من الجناح المكسور فوق الكابينة ، وظل يرج خوذتى . كانت طائراتنا تدور مثل طواحين الهـواء . . فاندفعت عبر الجنـاح المكسور . وشبكت اقـدامى فى الكبوت وقفزت فى الفضاء .

لم تكد مظلتى تنفتح حتى اندفعت طائراتنا المحطمة مارة بنا . . وكانت مظلة ماكليستر تتارجح وهى تهبط . . ووصلنا الارض سالمين فى ارض محروثة . . ماذا يحدث لو لم تكن معى مظلة وقت هذا الطيران ؟ قـد يحدث ذلك بكل سهولة ولكن . . فرقتنا كانت الاولى التى تذهب الى مطـار كيلى وهى مزودة بها . . ولو كنت بكرت فى مرانى سنة . . اجل . . ربما لم آت الى هنا الآن طائرا فوق نوفاسـكوتشيا وسط عاصفة تجاهد فى تبديد اجنحتى .

الفصل السادس

لم يكن هبوب الرياح أول الامر شديدا ، فاستطعت ان أرى ن خلال الضباب والمطر تلال نوفاسكوتشيا وقد نثر عليها نقاب بيض خفيف ، ولكن كلما توالى هبوبها بعد ذلك كان الظلام يشتد حلكة والمطر هطولا ويلمع البرق فيسطع ضوؤه على الاشجار والصخور . ثم اخذت الرياح فجاة تدق طائرتى مهددة بكسر صواريها واجهزتها ، فاضطررت ازاء ذلك الى تهدئة السرعة لكى انقص من حدة الصدمة .

واخيرا عدلت عن طريقى ، واتجهت شرقا لاتفادى حدة الزوبعة معرجا بين دخول فى صخب من السحب ، وخروج الى رقعة من السماء الصافية ، منصرفا عن متابعة طريقى حتى لا اقتحم الزوبعة . وكان الماء يلطم الاجنحة ويتسرب منها الى كابينة القيادة ناشرا رذاذه على خرائطى .

ومرت لحظات تبينت فيها بجهد ملامح الارض ، وانا لاازال اهبط بمقدم الطائرة فى اتجاه الوادى ، وعلى استعداد دائما لمعاودة الارتفاع عندما ترتفع السحب المتجمعة . والآن هل تقوى اجهزة الاحتراق على تحمل هذا البلل ؟ اننى لم اختبر « روح سانت لويس » فى مثل هذه السحب الكثيفة ، كما انى لم اكن اجرؤ وقتئذ على فحص المولدات الكهربائية — وانعكست الريح فى اتجاهها من الشمال الغربى الى الجنوب الشرقى — ثم ارتفعت نحو الغرب ، دائرة الى الخلف والى الامام فى كل هبة . واستقرت اخيرا نحو الجنوب الشرقى ثم اخذت فى السكون . — وكان هبوبها من الشمال الغربى الى الجنوب الشرقى بشير الخير ، فهذا هو الانحراف العادى للرياح عندما تكون الزوبعة فى دائرة ضيقة .

الساعة الواحدة والدقيقة الثانية والخمسون — ومنذ ست ساعات مضت كنت قد بدات التحليق من مطار روزفلت فى لونج ايلاند — وقد حان الوقت لادون سلسلة من التسجيلات

فى صحيفة الملاحة : فلاتبين خط سيرى - الطريق الصحيح يكون على ٦١ درجة يضاف اليها ٢٣ درجة بانحراف غربا - الخط المغناطيسى ٨٤ درجة ولا يوجد انحراف فى البوصلة - لنفترض ان زاوية السير مع الرياح ٥ درجات الى اليسار ، وبهذا تكون راس ابرة البوصلة عند ٨٩ درجة - فدونت هذه الارقام واضفت اليها ارقاما اخرى قمت بقراءتها من اجهزة اللوحة فيما يتعلق بتحديد الارتفاع والرؤية وسرعة الرياح .

لقد قطعت ستمائة ميل ، وعلى ان اقطع ثلاثة آلاف اخرى - وبدت اعمدة الارقام التى دونتها فى صحيفة الملاحة مثيرة ، وعندما تصل الى ستة امثالها اكون محلقا فوق باريس . ولكنى عندما ضربت المسافة فى ستة امثالها كنت قد اغفلت من حسابى عامل التعب . لا بد ان اذكر ان التعب يتضاعف مثلما تتضاعف مقاومة الطائرة للهواء . . فلو انك ضاعفت سرعة الطيران وضاعفت السير بلا نوم ، فانك تواجه اربعة امثال مقاومة الهواء - ويتضاعف لديك التعب الى مثل ذلك - انى اشعر الآن بالتعب ، لانى لم انم الليلة الماضية ، وقد مضت ثلاثون ساعة وانا متيقظ ، ويجب ان استمر كذلك نحو ثلاثين ساعة اخرى حتى اصل الى باريس .

***

ورايت تحت اجنحتى ارضا قفراء ليس بها طريق او حقل او كوخ . وقد امتلأت الوديان بخضرة قاتمة من ظلال الاشجار ، وكانت اسراب البط تعلو سطح البحيرات ، ولابد ان جدى عندما رحل من السويد مهاجرا الى امريكا قد نزل فى مثل هذا الاقليم . ولم يكن والدى وقتئذ قد جاوز من العمر الا شهورا قليلة . ثم رحلت اسرتى شطر الغرب واستقرت بولاية منيسوتا الجديدة حيث اقاموا كوخا من الخشب فى المنطقة التى كانت الى ما قبل ذلك العهد بسنوات قليلة طريق حروب بين قبائل الشيباوا والسيوك . وعندما اصبح والدى قادرا على حمل السلاح كان

عليه ان يوفر مؤونة الاسرة من اللحم . وكم كنت احلم بمثل تلك البلاد مقتديا بطفولة ابى فاذا بى الآن اشرف عليها من نافذتى . . انها ارض الرواد بغاباتها المليئة بالصيد ، وبالماء الصافى المتدفق فى جداولها .

واخذت اطراف الزوبعة فى التراجع صوب الشمال ، وتماوجت مجموعات السحب المتراكمة فى ارتفاعها الى آلاف الاقدام ، مخترقة اعلى درجات الطبقات الجوية . وبدت على الارض اكوام من الثلج ، كانت تملأ الحفر ، وتغطى الصخور — ولقد تركت الصيف صباح اليوم فى لونج ايلاند ، وها انذا الآن فوق ارض تكاد تودع الشتاء . هذا ولا يزال طريقى ينحرف نحو الشمال باكثر من الف ميل ، لاننى عندما عرجت فى مسايرة هبوب الرياح كنت قد ابتعدت قليلا عن طريقى . ولكن امامى متسعا كبيرا من الوقت لاصحح اتجاهى قبل ان اصل الى نيو فوندلاند .

نظرت الى اعلى فى المرآة العاكسة للوحة الاجهزة لاتحقق من اتجاهى بواسطة البوصلة السائلة ، اذ كانت البوصلة مثبتة فى هيكل الطائرة فى وضع لا استطيع معه ان اقرأ منها مباشرة . لهذا عكست ارقامها كى اقرأها فى المرآة . — ويوم ادخلنا الطائرة احدى الحظائر فى لونج ايلاند ، لم تكن لدينا مرآة ، حتى جاءتنا احدى الطالبات ، وكانت ترقبنا من خلال باب الحظيرة ، واهدت الينا من مقتنياتها التى تعتز بها هذه المرآة الصغيرة . فشكرنا لها صنيعها ، ولصقنا المرآة بقطعة من الصمغ فى لوحة الاجهزة . وبعد ذلك اختفت الفتاة ، ولم ارها بعد ذلك ابدا — ترى الى أى حد كانت تلك الفتاة تؤمن بأن مرآتها ستصل الى باريس ؟ الا بد انها قرأت عن تلك التكهنات التى تنبأت بسقوطى عند التحليق او من الاعياء فى منتصف الطريق وانا اعبر المحيط . .

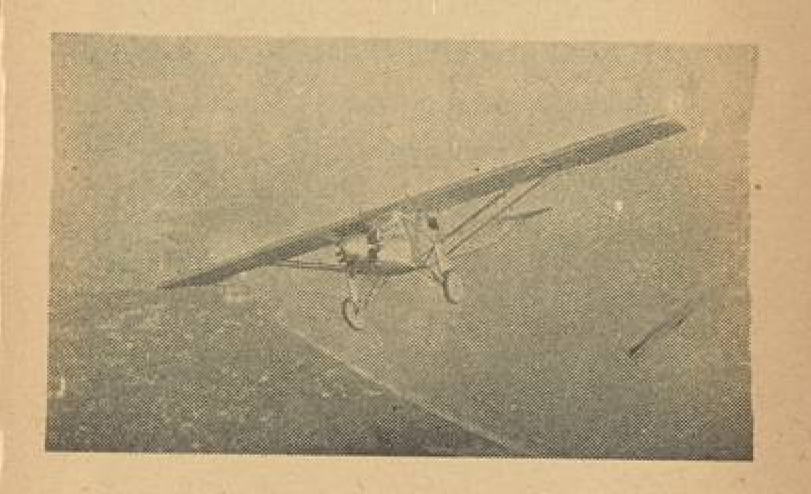
***

لقد حان الوقت لكى ادون عمودا آخر من الارقام فى صحيفة

الملاحة . لقد انتهت ساعة ثانية . . كم بقى من الوقت الى باريس ؟ لاتزال امامى هوة ابدية يلزمنى عبورها — اننى اعيش فى « روح سانت لويس » داخل اطار من الزمان والمكان لا يقاس بالساعات .

لقد توقف الساحل عن جولاته الى الوراء والى الامام ، واستدار فجاة نحو الشمال الغربى — انها نهاية راس جزيرة بريتون . وقد عدت مرة اخرى الى التحليق فوق البحر — وبقيت مائتان من الاميال حتى ابلغ نيوفوندلاند . وبعد ذلك . . بعد ذلك .. هذا الصرح الهائل .. الاطلنطى . .

ثم انخفضت « بروح سانت لويس » لاحلق فى اتجاه الشاطىء المقفر الموحش على مستوى من الارتفاع قدره عشرون قدما ، فوق محيط اخضر بارد وقاس . ولقد خلفت ورائى طبقة السحب التى كانت تتجمع شمالا عند جبال راس بريتون ، ولم يبق الا اجنحة من السحاب الرقيق تنساب من فوقى . ولقد آن الوقت لانحرف الى اعلى عائدا الى طريقى الاصلى فوق نيو فوندلاند . ورغبت فى التحليق فوق مدينة سانت جون ، ولا يحتاج ذلك الى اكثر من تغيير طفيف فى الاتجاه لايخرجنى عن جادة الطريق . وقد يرانى بعض الناس فى سانت جون ، فيبعث برسالة يذكر فيها انه شاهد مرورى .



الطائرة « روح سانت لويس » في تحليقهـــا
سمحت بنشرها شركة اندروود واندروود

ان هؤلاء الرجال الذين عملوا طوال الليل بمطـار لونج ايلاند حتى استطعت الرحيل عند بزوغ الفجر ، كم يثلج صـدورهم خبر عابر يأتيهم مثل : « لقـدشوهدت فوق سانت جون طائرة فضـية صغيرة متجهـة صوب الشرق فى السـاعة . . . » فلنحاول ذلك اذن . . يلزم لذلك ثلاثمائة ميل اى فرق ساعة من الزمن . . ساكون حوالى الساعة السابعـة والدقيقـه العشرين بتوقيت نيو فوندلاند .

وهؤلاء الرجال الذين ضربوا الرقم القياسى فى بناء طائرتى خلال شهرين بسانت ديجو ،وزملائى فى سانت لويس الذين عاونوا فى دفع نفقاتها ، لهم الحق فى ان يعلموا ان كل شيء على مايرام عندتركى القارة الامريكية . ولا بد ان تكون والدتى وهى تدرس الكيمياء فى ديترويت جالسة طوال يومها الى منضدتها فى المعمل ، قلقة تحـاول عبثا ان تخرج من ذهنها كل ما لديها من افكار عن طيار وطائرته ، لتركز انتباهها فيمـا تقوم به من اختبارات . ومنذ خمس سنوات ونصف سنة عندما قلت لها انى رغبت فى ترك الكلية لاتعلم الطيران ، اجابتنى : « اذا كنت حقا تود الطيران فعليك اذن ان تقوم به . يجب عليك ان تختار لنفسك لون حياتك . ولا يلزم ان امنعك من ذلك » . . اننى اعرف كم تسعدها رسالة تصلها الليلة تنبئها انى بخير .

ولكن العاطفة التى يساء توجيهها قد تؤدى الى الموت . لقد سبق ان سحبت شيئا من احتياطى الوقود عند انحراف لاتفادى عواصف نوفاسكوتشيا ، فاذا انحرفت مرة اخرى الى سانت جون ، فسيكلفنى هـذا الامر المزيد من استهلاك الوقود ، مع انه لا بد لى ان اوفر كل قطرة منه للرياح المضادة او الزوابع ، او الضباب المنتشر فوق اوربا . ومع ذلك فلو اضـطررت الى النزول هنـاك فسيكون من مصلحتى ، اذ ان الناس سوف يعرفون انى سقطت فى مكان ما فى شرق سانت جون . . وستضيق دائرة البحث ، فهناك بحـارة السفن وهم يرقبـون بنظرهم الحاد فى الليل اشارة من شعلة حمراء ، او ما قد يقع عليـه بصرهم بالنهار من حطام غارق ، او قارب من المطاط . فلو ابيت

التصرف فى جالون من الوقود من اجل العاطفة ، فانى استطيع التصرف فيه من اجل سلامتى . واعدت الاتجاه على البوصلة وانحرفت قليلا ، « بروح سانت لويس » نحو الجنوب . وكانت السماء صافية الزرقة فيما عدا زغب ابيض من السحاب العالى ، وجميع ابر الاجهزة تشير الى علاماتها المضبوطة . ومن الآن الى ان اقطع مائتين من الاميال يظهر فى نهايتها ساحل نيوفوندلاند ليس امامي ما اعمله الا اتباع البوصلة ، واضافة سلسلة من التسجيل فى صحيفتى .

وانثنيت على نفسى فى الكابينة متخذا وضعا جديدا يزيد فى راحتى لبعض الوقت ، وبدا النوم يتسلل الى جفنى . ولم اكد احس بالنعاس اول الامر ، ولكن سلطانه كان يقوى من دقيقة الى اخرى ، وهذا قد يرضى جسدى ، ولكنه كان يزعج الاجزاء الواعية من عقلى .

ولم اشعر بالكثير من التعب عندما حلقت فوق نوفاسكوتشيا وقلما كنت افكر فى الليلة التى لم انمها قبل الرحيل ، اذ كان لدى الكثير مما يشغلنى بالتفكير فيه . . . العواصف ، والرياح ، والبحيرات ، والاراضى الخضراء . واما الآن فلو استطعت ان القى بنفسى على فراش لنمت فى لحظة ، وفى الامكان ان يغلبنى النعاس ، وانا جالس فى مقعد القيادة .

لقد جفت عيناى واصبحتا كالاحجار ، وتثاقل جفناى كان عليهما ارطالا من الاثقال ، حتى لتلزمني قوة خارقة لاحتفظ بهما مفتوحين . وجاهدت دقيقة او دقيقتين ثم استسلمت ، واسبلتهما ، وبعد ذلك ضغطت بشدة عليهما معا لاضطر ذهنى للتفكير فيما افعل . ولم انس ان افتحهما مرة اخرى . ولم احرك عصا قيادة الطائرة ، كما لم احرك دفتها ، فلابد ان الطائرة كانت تسير فى الطريق الصحيح عندما فتحت جفنى المتثاقلين .

ونجحت هذه الطريقة اول الامر ، ولكنى سرعان ما لاحظت ان عقرب الدقائق فى الساعة قد سار شوطا طويلا ، بينما كنت احسب انها ثوان . ثم حاولت ان اغمض عينا ، واحتفظ بالاخرى مفتوحة . ولكن المجهود كان شاقا للغاية ، وغلبنى النوم . وكانت كل جارحة فى جسدى تحدثنى انه لا شىء فى الحياة

نستطيبه اكثر من النوم . ثم اخذ ذهنى يفقد سلطانه .

وكانت الشمس قد اشرفت على المغيب ، واصبحت اواجه الليل لا النهار . فاذا كان النوم يغالبنى الآن ، فما عساى أن افعل بالليل ؟ ناهيك عن الفجر، وعن نهار آخر ، ثم ليل آخر ، وربما الفجر الذى يليه ؟ لا بد اذن من عمل شيء فى الحال . .

فارتفعت « بروح سانت لويس » لمسافة مائتين او ثلاثمائة قدم عن سطح الماء ، وجعلت اهز راسى وجسمى بخشونة ، واثنى ذراعى وساقى ، واضرب الارض بقدمى . فانحرف مقدم الطائرة بشدة الى جهة اليسار وضغطت بقدمى دواسة الدفة لاعيد الطائرة الى استقامتها ، وتنفست عميقا وانثنيت بشدة . لا بد لى ان احتفظ بجسمى متيقظا بطريقة ما ، ولا بد من ان اجهد ذهنى حتى يتركز . وبالطبع لا يمكننى ان افكر فى النوم ، اذ يجب ان اعبر المحيط وان اصل الى باريس ، وبعد ذلك يستطيع ان يأتينى النوم عندما اكون قد هبطت فى مطار ليبوجيه .

ولقد فارقنى ما كنت اشعر به من تخاذل فى ساقى ، وبقيت آلام مضنية فى ظهرى وكتفى . واذا زادت حدة الالم ، فربما تساعدنى على ان اظل متيقظا ، واصبحت كمن وقع فى عاصفة ثلجية وهو يقاوم الاغماء الذى قد يؤدى الى الموت ، ولكن الرجل الذى يقع فى العاصفة الثلجية يستطيع ان يحتفظ بيقظته متى حرك جسمه بعنف، بينما يجب على — وانا محجوز فى كابينة القيادة — ان احتفظ بيقظتى بارادة ذهنى وحدها .

لقد صادفتنى مرة زوبعة ثلجية فى منيسوتا وانا فى السابعة عشرة من العمر ، وكنت اتجر فى آلات الحليب وماكينات الزراعة، وقد امتطيت حصانا طوال النهار لزيارة العملاء ، وفاجانى المساء وانا بعيد عن منزلى . وكان الليل شديد الظلام ، واشتدت كثافة الثلج مع اشتداد هبوب الرياح التى كانت تلطم عينى وتجرف ما فى الطريق . وفى وقت ما بعد منتصف الليل توقفت الزوبعة ، ونزلت من فوق حصانى ، وقدته الميل تلو الآخر، وتوقفت مرة لارقد واستريح وسط الثلج . .

يجب الا اترك ذهنى يشط . اننى لست فى مينيسوتا . اننى فى طائرة تقترب من نيوفوندلاند. ما احسن ان تكون قد خلفت وراءك ثمانمائة من الاميال — كلا ! لقد تقدم النوم فى زحفه

درجة . ان التفكير فى اى شىء مريح يجلب الاسترخاء ، ولن استطيع ان استرخى ، فيلزمنى اذن التفكير فيما هو امامى من متاعب . ووجدت نفسى احدثها قائلا :

ـ لو كان لديك جدول فلكى لاستطعت الليلة ان تشاهد فيه النجوم .

ـ لا يمكننى المشاهدة وقيادة الطائرة فى آن واحد .

ـ انك حقا لم تحاول ذلك ولكنك سلمت بكلام الناس فيه .

ـ ولكنى اتبعت نصائح الخبراء . .

ـ الخبراء قالوا انك لن تستطيع القيام بهذه الرحلة مطلقا . ولم يكن فى استطاعتى الاستعانة بجدول فلكى لان « روح سانت لويس » لا يمكن ان تتابع وحدها ثانيتين السير فى طريق مستقيم . وهناك الى جانب ذلك مسالة الوزن ، فلو انى حملت معى كل اجهزة النجاة ـ المظلة ـ الجدول الفلكى ـ الراديو ـ لما استطاعت الطائرة ان ترتفع عن الارض .

ـ ولكنك لم تترك كل شىء . فلديك ثلاثون رطلا لاجهزة الطوارىء ـ قارب المطاط والمشاعل و . .

***

كنت اعمل بذلك على زيادة اجهاد ذهنى ، ويجب ان اركزه فى الملاحظة ، اذ لا بد ان اصل الى اوربا وفق التقديرات الحسابية فقط . فلو توقعت ارضا بعد قليل فيحتمل ان تكون ايرلندة ، ولو اختلف التقدير بعض الشىء ، فانما يرجع ذلك الى مقاومة الرياح ، او ان ريحا عابرة ربما تكون قد جرفتنى معها شمالا نحو اسكتلندة . واذا طرت لمدة ساعتين او ثلاث ساعات زيادة على الوقت المقدر لعبورى ولم ار اى ارض ، فربما اكون قد انحرفت الى جنوب طريقى . وفى هذه الحالة سوف اتجه شمالا بشرق ، على امل ان تلوح لى انجلترا او بحر المانش .

وترتفع فى ايرلنده جبال خضراء تبرز من ساحل متعرج كثير الخلجان . وقد حفظت تلك الحقائق عندما كنت بسانت ديجو انتظر بناء طائرتى ـ وتقع غربى اسكتلندة جزر كبيرة . فكورنوول لها ساحل صخرى شديد الانحدار ، وهو ساحل ضيق يستطيع الطيار ان يرى ماوراءه . واما الساحل الفرنسى

فهو أكثر انخفاضا . أماأسبانيا ـ أجل ، لو انى تشككت فى موقعى فعندئذ ساهبط واحوم فوق القرى لاتبين باى لغة كتبت لافتات المتاجر . واذا فرضنا أن الضباب كان يخيم على أوربا وان الارض قد لاحت فى وقت الظلام ، فما العمل اذن ؟.. اذن سوف استمر فى طريقى حتى . . . حتى . . .

ان هناك اضطرابا فى القيادة، فقد غفوت مرة ثانية ،وانحرفت ابرة البوصلة عشر درجات عن يمين خط التعادل ، فأعدت «روح سانت لويس» الى الطريق الاصلى حتى استقرت الابرة تماما فى مكانها .

***

كنت احملق فى الافق ، ثم صوبت عينى الى البوصلة لمراجعتها . وفجأة شعرت بأن المحيط أمامى أصبح أكثر لمعانا ... انه حقل من الجليد . ان ضوءه المنعكس على أشعة الشمس يبهر البصر حين امر بجناح الطائرة من فوقه . ورأيت حشدا من كتل كبيرة من الجليد بينها أخاديد من الثلج مكومة حول حوافيها . وعلى مدى ما استطعت أن أرى أمامى ، كان المحيط يتوهج بياضا .

وقد أيقظنى لمعان الضوء ، فكل تغيير ينشط الحواس . ولا بد أن أبحث عن المفارقات ، وأن أبالغ فى السعى وراءها . فكنت أطير برهة عاليا ، ثم منخفضا ، وأمسك عصا القيادة بيمينى ، ثم بيسارى . وقد أجلس مستقيما جامدا . أو اتراخى او انثنى الى جانبى . كما كنت اراجع جداول الطيران ، او اتجرع من آن لآخر بعض الماء .

ثم هناك ما أقوم به كل ساعة من أعمال تقليدية تختص بخزانات الوقود . والاتجاه ، وقراءة الاجهزة . كان يلزمنى أن أقوم بجميع هذه الحيل ، وأن أفكر أيضا فى غيرها ..

الساعة الرابعة والدقيقة الثانية والخمسون ـ لقد احترق وقود تسع ساعات ، ومعنى هذا نقص الحمولة بما يقرب من ثمانمائة رطل . وقد خفت الطائرة كثيرا ، وأصبحت عصا القيادة تستجيب فى يدى لاقل ضغط . فأبطأت سرعة المحرك الى ١٦٠٠ لفة فى الدقيقة ، وأنقصت خليط الاحتراق من الهواء والغاز بنصف درجة أخرى . وهبطت بالطائرة لأرى ظلها وهى تعبر الجليد . وقد بلغ عرض أكبر الكتل منه خمسين أو ستين

قدما ، وكان فى استطاعتى ان أجعل عجلات الطائرة تقفز عليه م
بتحريكى عصا القيادة الى نصف بوصة ...

والآن فلو أصيب محركى بعطب سرت بحذاء الرياح، وقطعت ال
توصيلة الكهرباء ، وجذبت عصا القيادة الى الخلف ، وهبطت
واجنحة الطائرة أفقية . واذا واتانى الحظ فقد أستقر على
الجليد بدلا من الماء . ثم ماذا ؟ كنت أشيد لنفسى مخبأ اقيم هيكله
وقماشه من الطائرة ، وكنت أشعل النار من زيت المحرك
وحطام الاعمدة التى تسند الاجنحة ، ومن الصوارى . وا
سرت على أخاديد الجليد ، وعبرت قطاعات الماء بقارب المطاط
واتجهت رأسا الى مائة ميل نحو الشمال ، فسأجد ساحل
نيو فوندلاند ...

وكانت مؤونتى تشتمل على جالون وربع من الماء ، ولن أحتاج
الا لجرعات قليلة منه ، وعلى خمسة سندويتشات ، وخمس
علب من المأكولات المحفوظة ، سعة كل منها ثمانى أوقيات
وهى من مخصصات الجيش . وكنت أقتصد فى الاكل . وبعد
كل يوم أطيره ، أجدنى قد ازددت ضعفا . ولو كانت هناك
مياه مفتوحة وريح متجهة نحو الارض لدفعت بقارب المطاط ، وقد
صنعت له شراعا من غلاف الاجنحة، ولكنت أجلس فيه مطمئنا
ولاحتجت الى طعام أقل .

ولكننى لم أبدأ بهذه الطائرة رحلتى لأنها مأمونة ، ولم أكن
هنا لولا أنى أحب السماء وأحب الطيران أكثر من اى شىء آخر على
ظهر الارض . وعندما كنت طالبا بالسنة الثانية فى جامعة
ويسكونس ، قررت ترك دراستى للهندسة الميكانيكية لأتعلم
الطيران . وكنت وقتئذ فى العشرين من العمر ، ولم أكن
اقتربت بعد من طائرة أو لمستها . وفى ٩ ابريل سنة ١٩٢٢ طرت
لاول مرة فى مدينة لينكولن بولاية نيبراسكا . وكان الطيار
هو أوتوتيم . وها أنا أذكر أول مرة ركبت فيها :

ـ « اتصال ! »

فيدفع الميكانيكى بساقيه وجسمه الى الوراء بينما يجذب
المروحة بذراعيه الى أسفل .

ـ « اندفاع ! »

فنسمع تقطيعا شديدا ، ثم تزأر السلندرات بقوة .
وقد أوثقونى بحزام من أسفل المقعد الامامى ، وألبسونى خوذة

من الجلد ، ووضعوا على عيني نظارة واقية أحكموا شدها الى رأسي بأربطة من الجلد . وانثنيت على نفسي لانظر خلفي الى الطيار الذي لم يبد على وجهه أى أثر لابتسامة ، فالطيران مسألة خطيرة .

ثم أصبح الزئير يصم الآذان . ومالت الطائرة الى الامام بينما ارتفع ذيلها ، ومحور العجلات يطقطق عندما كانت تصطدم بالارض ، والاشجار تندفع في اتجاهنا وتبتعد الارض عنا .

كنت اعيش في عالم خالد ، عجيب ، زاخر بالجمال ، مملوء بالمخاطر . واصبحت حقول نيبراسكا المربعة كانها رقع متناثرة صغيرة تظهر على سطح كوكب .. الدنيا تميل ..

لقد تارجحت « روح سانت لويس » مرة اخرى عن خط السير - لماذا لا استطيع الاحتفاظ بابرة البوصلة فى المنتصف ؟ ..

فى ذلك الربيع كنت الطالب الوحيد في اتحاد الطائرات بنيبراسكا . وكنت قد تلقيت ثماني ساعات فى تعلم الطيران . ولكن رئيس الاتحاد رفض أن يدعني أطير وحدى حتى أقدم ضمانا ماليا يغطي ماقد يحدث من تحطيم لطائرة غالية الثمن ، ولم يكن لدى المال الكافى لهذا الضمان . ولما بدأت نقودى تنضب ، اشتغلت فى مصنع الطائرات ، وقمت فيه باعمال غريبة ، وبأجر قدره خمسة عشر دولارا فى الاسبوع .

وفى شهر يونية جاء الى مدينة لنكولن « شارلى هاردن » احد منتجي المظلات الواقية ، يعرض انتاجه . ورأيته يقفز من الطائرة ، واقنعته بأن يسمح لى بمحاولة القفز ، واردت القيام بقفزة مزدوجة ذات مظلتين ، بحيث أهوى الى أن تنفتح المظلة ، ثم أحلها والقى بها فأهوى ثانية وأفتح المظلة الثانية . وقلت لهاردن : « انى أود أن أرى كيف يكون ذلك . اريد ان اتعلم الهبوط بها . انى قد اشترى مظلة واقية .. كم تساوى ؟ »

فاجأني هاردن ، بانها تساوى ١٢٥ دولارا « ولكنك تستطيع شراءها نقدا بمائة دولار ، بما فى ذلك كل معداتها وحقيبتها » .

- « أهذا قارب صغير ذلك الذى أراه أمامى ؟ .. لا .. من غير شك ! انه ظل يقع على كتلة سميكة من الجليد .. »

ورايت فى المطار أشباحا دقيقة ينتظر أصحابها ليروني اقفز . وانخفض مقدم الطائرة ، ثم ارتفع ، ثم انخفض ثانيا ، وكانت تلك اشارتى . وكنت فى المقعد الامامى اتلفت حولى لأنظر الى

الطيار . فأومأ لى برأسه . وكنت قد وضعت حقيبة المظلة الكبيرة على الجناح الايمن ، ولا بد ان أحبو لأصل اليها - وكانت أسلاك الطائرة تخز أصابعى . ثم اندفعت .. لا يوجد أمامى سوى الفضاء .. انه مخيف ، لكنه جميل .. وكنت أتأرجح فى حرية تحت الجناح .

والآن يجب ان أقفز ، فمن المستحيل ان أعود الى الطائرة .. ثم ! .. بدأ الجناح يتراجع مبتعدا عنى .. ، ومن فوق لفافة من قماش أبيض .. ودرت فى الفضاء .. وانشدت الحبال وانفتحت المظلة فوقى وهى تستدير وتتسع . ولكن هناك قفزة أخرى على أن أقوم بها ، فتلمست السكين وقطعت بها الحبل من فوقى ، فانفصلت المظلة عابطة ، وهويت انا مرة أخرى ولكن بسرعة أشد من قبل .. حالا تصير الحبال مشدودة .. ولكنها لم تتأخر فى المرة السالفة مثل هذه المرة ! .. انى أهوى بسرعة أكثر ! .. وأخيرا شدت الحبال وانفتحت مظلتى الثانية كزهرة بيضاء .

« ان اقل حركة من جسمي كانت تميل «بروح سانت لويس» ثماني درجات او عشرا عن طريق السير . يجب أن اركز ابرة البوصلة الموصلة للارض عند المنتصف »

وتغيرت حياتى بعد هذه القفزة ، فقد خطوت فجأة نحو أعلى مراتب الجرأة أكثر مما وصل اليه أى طيار آخر .

وكنت محتاجا الى المزيد من الخبرة لأقود طيارة بنفسى فى حدود معقولة من الامان . ووجدت السبيل الى ذلك ، اذ كان هناك طيارون يجوبون البلاد يبحثون عن ميكانيكيين لطائراتهم ، ورجال مظلات يقومون لهم باستعراضات القفز فى الاسواق التى تقام فى الاقاليم . فكنت أقوم بكل هذه الخدمات مقابل ساعات من الطيران .

ولم أسع الى اختيار فروع الطيران المأمونة ، بل اخترت المشى على الأجنحة ، والقفز بالمظلة ، وركوب طائرات المطاردة وطائرات البريد الليلى ، ثم اخترت الآن هذا الطيران عبر المحيط . وان مجرد وجودى فى الهواء فى رحلة الى باريس عبر المحيط ليبرر مخاطرة الوقوع فى حقل الثلج المائل تحتى ..

ونظرت تحتى . أهو حقل الجليد ؟ انه ينحرف مبتعدا نحو المسافة الواقعة تحت جناحى الايمن . وأرى البحر أمامى مغطى

بالامواج . والى الامام ايضـــا على بعد بضعة أميال تقع الجزر الفرنسية الصغيرةميكيلونوسان بيير . وابعد من ذلك أيضاكانت تبرز من البحر جبال نيوفوندلاندبلونها البنفسجي .

وتستمر رحلتي مسافة ثلاثين ميلا من اول شبهجزيرة بيران، محاذيا ساحل جبال جرداء من الجرانيت،تتخللها خلجان متعرجة ورؤوس ناتئة . ولا بد أن يكون نتجسر وكولي قدسقطابطائرتهما في مكان ما بهذه الجبال داخل البر . ولقد مضى اثنا عشر يوما على اختفائهما عند محاولتهمـــا الطيران من باريس الى نيويورك، ولو أنهمــا وصلا الى أمريكا الشمالية لظلا على قيد الحيـــاة يضربان في أرض قاحلة مثل هذه، ولكن البعثات التي ارسلت للبحث عنهما لم تعثر لهما على أثر .وقديكون نتجسر وكولي قد اختلفا الى كوخ منعزل لأحدصيادي حيوانات الفراء ، وربما يعثر حطاب بعد سنوات في الغابة بأسلاك صدئة وعظام بيضاء وصواري تالفة ، فاذا كانا قد سقطا في البحر ،فلا بد أن يطفو الى الشاطىء شيء من الحطام ..

وازددت في الارتفاع عندمااقتربت من شبه جزيرة أفالون . وكانت قمم الجبال الباردة تلمع في سماء الغروب ، يعلوها طبقة رقيقة من الســحاب تتوهــج كالــذهب . ورفعتني الرياح وحملتني من فوق القمم الجرانيتية، واشتد هبوبها من الخلف فتأرجح الجناحان . وبدأ الليــل يرخي سدوله على الارض والبحــر ، فكانت هذه آخر ساعة من النهار، ومن أمريكا كذلك . ومهمايحدث بعد ذلك فستظل هذه الســاعة دائما مملوءة حياة .. لماذا أشغل بالي الآن بعطب في المحرك ؟ـ اني أطير منخفضا عبر آخر هذه الجبال في نيوفوندلاند غيرعابىء بالخطر ، منزلقــا كالنسر فوق مايصادفني من صخور شامخة.

ورأيت على ضوء الغروب خطامن الماء يلوح على يساري ،ومن ورائه على بعد خليج كونسبشن،لايكاد يبين ، تحوطه صخـــور رمادية . لقد قطعت ١١٠٠ ميل في احدى عشرة ساعة . فلا بد أني الآن أقطع ميلا كل ثلاثين ثانية ، وهذه الرياح تدفعني من خلف .

واذا بي أصل فجأة بعد أن انزلقت بخفة من فوق احدى قمم الجرانيت فوق سانت جون ، تلك المدينة الصغيرة بمنازلهاومتاجرها ذات الاسطح المنبسطة ، والتي كانت تحتضنها اطراف ميناء عميق،

وقد أحاطت بها الجبال من كل الجهات تقريبا . وعلى بعد قليل يظهر مدخل الميناء ، وهو عبارة عن فجوة ضيقة تتصل جوانبها المنحدرة بقمة مستوى الساحل . وكانت قوارب الصيد مربوطة الى شمندورات ، أو راسية في المرافيء .

وأخذ الشفق يعمق كلما هبطت في اتجاه الوادي . وكانت هذه المدينة الشمالية بالنسبة الى بمثابة آخر نقطة فى آخر جزيرة من أمريكا ، كما كانت نهاية البر ، ونهاية النهار أيضا . ولم يكن لدى وقت لأدور حولها ، أو وقود لأفرط فيه . ولم يكن أيسر من أن أدفع عصا القيادة الى الامام ، وأخفض سرعة المحرك ، واهبط فوق المراسي ، حتى يتوقف الرجال عن أعمالهم المنزلية التى يؤدونها بعد العشاء ليتطلعوا الى فوق .. ثم أطير فوق السفن بالميناء ، وأشاهد مجاذيف أحد القوارب وقد اضطرب انتظامها عند خروجي من خلال الفجوة المؤدية الى الاطلنطى .

وكانت جدران الجبال تنساب على كل جانب من الجناحين ، وتتلاطم الامواج الهائلة ، ويتناثر رشاشها عند سفوحها ، وارتكزت حطام سفينة غارقة على كتل الجليد . وخلفت ورائى أمريكا الشمالية وجزرها ، وبقيت أمامى ايرلنده على بعد ٢٠٠٠ ميل ، وأصبح الاطلنطى يحيط بى باتساعه ، وعمقه ، وقوته ، وبمياهه المنبسطة الموحشة .

***

وأبعدني انحرافي كي أمر فوق سانت جون بمقدار تسعين ميلا الى الجنوب من طريقي الدائرى الكبير . وستدخل هذه الزيادة دائما فى تقديرى على طول طريقي الى ايرلنده ، عندما اضبط اتجاهى على البوصلة ، بالاضافة الى الانحراف بسبب الرياح والتغيرات المغناطيسية . وسوف أطرح من حسابى بضع درجات قليلة لأعوض بها توغلى جنوبا عند نيوفوندلاند .

ونظرت الى أسفل صوب المحيط . وكان من الصعب وقت الغسق تبين اندفاع الرياح عند هبوبها على المياه .. وسيكون تقديرى هذه المرة لاندفاعها نهائيا ، فان الارقام التى ساقوم بتسجيلها ستستمر طوال الليل . والسرعة السطحية هى أقرب الى الثلاثين ميلا فى الساعة ، وهذه رياح تهب من الغرب ، وسوف أضبط الزاوية على عشر درجات شمالا لأعوض الانحراف .

وتعيدني خمس درجات أخرى الى طريقى الدائرى العظيم . ولن أستطيع فى كابينة القيادة الضيقة المكشوفة للهواء أن أفتح الخرائط، وأن أعين الطرق بالمنقلة والمسطرة، ولهــذا يجب أن أقدر الزوايا الجديدة بالعين المجردة ، وعلى كل حال فالخطأ فى اتجاه الشمال أفضل منه نحو الجنوب ، لأنى فى هذه الحالة أكون متأكدا من وصولى الى الارض .

وسددت الاتجاه الجــديد فى قرص الموصل الأرضى ، وخففت من سرعة المحرك الى ٦٠٠ر١ لفة فى الدقيقة ، وأضعفت قوة خليط الاحتراق من الهواء والوقود حتى أصبح المحرك على جانب بسيط من الخشونة . ترى من أى اتجاه سوف تهب [illegible] الليلة ؟ أو سوف تستمر فى ضرب البوصلة؟ لن يتسنى لى معرفة كل هذا .

وعند الفجر تهب الرياح من جهة جديدة ، فلو صح هــذا فسوف أستطيع التسليم بأنهــا كانت تهب طوال النصف الاول من الليل من جهة ، وفى النصف الثانى من جهة أخرى . واذن سأستطيع لو آنست من ذهنى القدرة على النضــال مع الارقام أن أعين اتجاها جديدا لطريقى ،ولن يكون حسابه صعبا . ولماذا أقلق نفسى بشأنه ؟.. ذلك أنى متعب والفجر لا يزال بعيدا عنى .. وتنحصر المشكلة الآن فى مغالبة النوم واحتفاظى بثبات البوصلة .

الفصل السابع

ليس فى الامكان أن تقدر ذاكرتى الوقت الذى استنفدته طائرتى فى الصعود ببطء الى أن استوت فوق طبقة من الضباب ٠ على أنى أذكر أن الساعة سجلت انه عشرون دقيقة ، وان بدا لى ذلك غير معقول ٠ لقد بدا الضباب على هيئة غيم من البخار المتجمع فوق الجبال الثلجية عند شواطئ نيوفوندلند ٠ ثم استحال ذلك الضباب سحابة متماسكة بيضاء تحول بينى وبين رؤية المحيط ، وترتفع نحو الشرق الى مسافة تعادل ارتفاع طائرتى ٠

انطوى النهار تقريبا ، وتلفت من حولى فلم أرى سوى أثر ضعيف منه على صفحة السماء صوب الغرب ٠ وأدركت أنى مكثت طائرا اثنتى عشرة ساعة ، وأنى على بعد ١٫٢٠٠ ميل من نيويورك ، و ٢٫٢٠٠ ميل من باريس ، اقطعها فى أربع وعشرين ساعة لو استطعت ان ابقى يقظا .. وظل حسابى وطيرانى دقيقا ومنتظما ، ولم يحدث « لروح سانت لويس » حادث فى الطريق ٠ وكانت القراءات التى سجلتها أجهزة طائرتى تدل على أن الاحوال عادية ، وكان صوت المحرك أكثر انتظاما فى دورانه مما كان عليه وقت مغادرتى مطار روزفلت .

وسحبت قليلا من قطرات الوقود من أنبوبة خزان الترسيب لأستمتع برائحة الجازولين النفاذة ، ورأيت أنى طرت ساعة وربع الساعة معتمدا على بعض ما فى الخزانات الخارجية للأجنحة من الوقود ، ثم ربع ساعة أخرى معتمدا على الخزانات الوسطى بالاجنحة ٠ وسوف أقضى الليل بما فى هيكل الطائرة ومقدمتها من وقود ، تاركا ما بخزانات الاجنحة للطوارىء ، بحيث لو حدث أى خلل لمضخة الوقود ، سحبت وقودا آخر من خزانات الاجنحة ٠

وأخذ الضباب يزداد كثافة حولى حتى حجب عنى النجوم ٠ ولم تلبث تلك الحال أن زالت حين ارتفعت ثمانمائة قدم ، وأصبحت أطير فوق هذه الطبقة من الضباب بمقدار مائة قدم ! واستمر طيرانى فى الارتفاع حتى علوت على الضباب ، ولو لم أفعل لظللت أتحسس الآلات طول الليل ٠

كان الظلام حالكا ، وكانت الساعة الثامنة والدقيقة الخامسة والثلاثين حسب توقيت نيويورك ، وخيل الى أن مؤشرات الأجهزة التى أمامى ترمقنى بنظرات جامدة ، وبعيون كعيون الاشباح المخيفة ٠ وبدت النجوم اكثر ثباتا من تلك الخطوط والنقط المضيئة أمامى ٠ ولم أكن مستعدا أن أطير على غير هدى وسط السحب ، فقد يكون

داخلها ثلج ورياح شديدة . ومع ذلك فقد رأيت ان استنفد بعض الوقود في الارتفاع ، ففتحت صمام البنزين حتى أشارت ابرة العداد الى رقم ١٦٥٠ر١ لفة ، فارتفعت المقدمة قليلا ثم عادت الى استقرارها . وقررت أن أستعيض عن بعض ذلك الوقود في الصباح اثناء هبوطي .

كانت آخر التكهنات الجوية عند طيراني تفيد أن ثمة منطقة ضغط ثقيل تتكون فوق المحيط الاطلنطي الشمالي . فلو صدقت هذه التكهنات فان العاصفة المنتظرة تعتبر بسيطة وليس فيها خطر كثير . ولكن الى أي مدى ترتفع تلك الابخرة ويظل يطلق عليها اسم الضباب ؟ كنت اطير ورأسي مائل الى الخلف ، وعيناي ترقبان السماء وضوء النجوم الخافت ، مختلسا النظر الى البوصلة من حين لآخر . كانت السحب والضباب ترتفع من حولي بسرعة فائقة ، والنجوم يضطرب ضوؤها ويوشك أن ينطفىء بين لحظة وأخرى بريقها تاركا اياي أترنح آلاف الاقدام تحت قبة السماء !!

والواقع اني لو طرت طيرانا أعمى لكان على أن أقضي الليل ارقب لوحة اجهزة طائرتي ، وان اعيد مؤشراتها الى مواضعها الصحيحة الواحد تلو الآخر ، باستمرار . ولم تكن « روح سانت لويس » متزنة بحيث تسمح للأجهزة أن تؤدي عملها جيدا ، اذ كنت أطير بسرعة لم تسجلها أية طائرة من قبل ، ولو أني خففت الضغط على مفاتيح القيادة لحظة لاختل توازنها دون شك .

كانت المشكلة الرئيسية عندي هي بقائي مستيقظا ، وكانت تلك الساعات الطويلة المملة تعاودني كالحلم أقضيه طائرا ، وعيناي مركزتان على مؤشرات الأجهزة المضيئة ، مخترقا الفضاء بلا حركة كالصاروخ ، تقودني مشيئة تلك المؤشرات . وقد يصبح الحلم كابوسا أراني فيه أجاهد للاحتفاظ بارتفاعي ، ضاربا بذراعي المخدرتين لأحول دون سقوطي ، وأنا في غاية الاعياء ...

***

كنت صباح الأمس في فندق جاردن ستي ، حين استيقظت نشطا مرتاحا قبل طيراني بيوم واحد ، وأمضيت نهاري ذاك في عمل مستمر ، ولم يغمض لي جفن طيلة ليلة أمس . أما الآن فالساعة الثامنة مساء ، وبذا يكون قد مضى على ست وثلاثون ساعة دون نوم . وأخذ بريق النجوم يضطرب مرة أخرى ، ووجدت أنه من الافضل

ان أزيد سرعة صعودى لأرتفع فوق الضباب ، ففتحت صمام البنزين حتى ١٧٠٠ لفة فى الدقيقة ٠

لماذا أشعر كان رأسى يضغط قبة السماء ؟ ان هذا لم يحدث لى من قبل ؟ وليس من المعقول أن اكون قد ازددت طولا ، كما لم يتغير حجم كابينة الطائرة ، فلا بد انها الوسادة الهوائية التى اجلس عليها . انها تنتفخ كلما صعدت الى الاجواء ذات الضغط الخفيف ، وما على سوى أن أسمح للهواء أن يتسرب من فتحتها السفلى ليزول صداعى ٠

حان الوقت لتسجيل سرعة الطائرة مرة ثانية ، وكانت الساعة ٨ والدقيقة ٥٢ ، فكتبت تحت كل من سرعة الرياح واتجاهها كلمة « غير معروف » وتحت اتجاه البوصلة ٥٩ ، وسرعة الهواء ٨٥ ميلا فى الساعة ، والارتفاع ٩٫٣٠٠ قدم ٠ ثم وضعت صفحة التسجيل جانبا ، وأطفأت المصباح الكهربائى ، وعندئذ رأيت النجوم أكثر عددا واشد بريقا ، الا أن السحاب كان لايزال آخذا فى الارتفاع حتى يكاد يلامس عجلات طائرتى ٠ ولم يعد عندى شك فى وجود عاصفة تواجهنى . فأخذت ارتفع ببطء رويدا رويدا ٠

أى نوع من العواصف سوف ألقى ياترى ، وكم ارتفاعها ، ومامقدار شدتها ؟ وهل يمكن لطائرتى المثقلة بالاحمال أن ترتفع فوقها ؟ ان الضغط يخف كثيرا على ارتفاع ١٥٫٠٠٠ قدم ، فلابد أن تهبط سرعة المحرك ، وسوف يغمى على لحاجتى الى الاوكسجين ٠ أما اذا أخذ السحاب فى الارتفاع عن ١٥٫٠٠٠ قدم ، فسوف أخفف السرعة ، وأنزل بالطائرة ، وأدخل وسط العاصفة ٠

***

لقد خف الضباب بعض الشىء ، فوجدتنى وسط جبال من السحب ، وحولى منها كتل ضخمة قاتمة تبدو طائرتى وسطها كالقزم ٠ وكانت تخرج من تلك الكتل أعمدة غليظة من السحاب تندفع نحو السماء آلاف الاقدام ارتفاعا لم ار له مثيلا قط ، ولكن على أن أنازلها ٠ كان معنى الهبوط وسط سحب العاصفة أن أطير كالاعمى مدة ساعات طوال حتى أخرج منها ، لكن الافضل أن ألتمس طريقا بين تلك السحب المرعدة ، فقد توقظ شدة الريح حواسى المتبلدة ٠

وكان الجو باردا فى هذا الارتفاع ، فأغلقت سترتى حتى رقبتى ، وشعرت بالبرد حول رأسي رغم تلك الخوذة المبطنة بالصوف . على أني لم أكن بحاجة الى لبس حذاء الطيران حينذاك، فسأؤجل لبسه بعض الوقت ، لأن كثرة الدفء تضاعف حاجتى الى النوم .

وظهر أمامي عمود من السحاب حجب عنى النجوم ، ثم استدار عند قمته كأنه نبات عش الغراب، فأحكمت حزامى ، وملت بمقدم الطائرة قليلا ، ثم حررت ذيل الطائرة لأطير فى خط مستقيم. ان « روح سانت لويس » ترتعد عندما تدخل فى السحاب ، فالهواء يتحرش بها ، ويرج الطائرة حتى كأن الجن يتعلق بأجنحتها . كان كل ماحولى ظلاما ، اللهم الا ذلك الشعاع الخافت والاجهزة المضيئة فى الكابينة . ومن الطبيعى أن يحتاج الطيران الاعمى فوق مثل تلك الدوامة من السحب الى تركيز كل الحواس، للاحتفاظ بمؤشرات الدوران والميل وسرعة الهواء والبوصلة ومقياس الارتفاع، وكل هذه الخطوط والنقط المضيئة فى مكانها ، فلو أن واحدا منها اختل لتبعه الباقى كالغنم .

ازدادت قسوة البرد، ونظرت الى مقياس الارتفاع فوجدته يسجل ١٠ر٥٠٠ قدم ، وأنا أطير وسط السحاب فى هذا البرد الشديد . كان الجو باردا ورطبا، ولكن هل يمكننى ان أنسى الخطر ! خلعت قفازى وأخرجت ذراعى من النافذة فشعرت كأن دبابيس تخز يدى العارية ، ثم ألقيت بنور كشاف على دعامة أحد الأجنحة فوجدته يلمع بسبب ماعلاه من الثلج، وظهرت على مدى اختراق الأضواء الكاشفة عروق أفقية وسط السحب كأنها خيوط . وكنت أخشى أن تتعطل أنابيب « فنتورى » فى أية لحظة .

كان لابد أن أخرج من هذا السحاب بسرعة ، فان حواسى تأمرنى ان أسرع بطائرتى « روح سانت لويس » وأن أهبط بعيدا عن منطقة الرعد ، قائلة لى :

« حرك الدفة بشدة ولا تضيع الوقت سدى ، فان مؤشر الدوران يتجمد » . ولكن العقل يرد « اثبت، اثبت ، من السهل أن تهبط الى منحدر ما ، ولكن من العسير ان تخرج منه ، واذا درت بسرعة كبيرة فقد يختل توازن الطائرة »

– « على أية حال اذا تجمد مؤشر الدوران فستفقد سيطرتك عليه نهائيا . اسرع ولا تضيع الوقت . أسرع ، حرك الدفة بشدة »

ـ « عليك أن تفعل ماآمرك به ُفقد فكرت فيه جيدا » ٠

وأخذت أضغط دواسة الدفة باحتراس شديد ، حتى تحرك مؤشر الدوران ربع بوصة نحو اليسار ، ثم دفعت عصا القيادة ببطء وثبات بدرجة تعطى الطائرة الميل اللازم ، ورأيت سرعة الهواء تنخفض عشرة اميال فى الساعة، ومقياس الارتفاع يسجل هبوطى مائة قدم :

ـ « أسرع فى دورانك فان سرعة الهواء تقل بسبب الثلج »

ـ « لا ٠٠ ليس بسبب الثلج، بل لعله بسبب هبوط الطائرة العادى البطىء »

ـ « ولكن مقياس الارتفاع يسجل هبوطا جديدا ٠٠ انه الثلج »

ففتحت صمام البنزين ،وزدت خمسين لفة أخرى ٠

يبدو أن طبقة السحاب فيماوراء منطقة الرعد مملوءة بالجليد، فلو أنى هبطت فيها فسوف لاأرى النجوم ثانية ٠ ان مقياس الارتفاع يسجل هبوط الطائرة مائتى قدم بل ثلاثمائة قدم ٠ وهنا فتحت صمام البنزين الى آخره ، اذ يجب أن أبقى فوق تلك الطبقة الواسعة من السحاب ٠

كان مؤشر الميل يدل على اتجاه الى اليمين من المركز ، فعدلت الدفة حين ارتفعت سرعة الهواء الى مائة ميل فى الساعة ٠ ثم دل مؤشر الانحدار على اتجاه مقدمة الطائرة الى أسفل ، فحركت عصا القيادة الى الخلف قليلا ٠ وتحتم على ان اقوم بدورة حينذاك، وان أجعل مؤشر الدوران فى الوسط، وان أسير الطائرة فى وضع مستقيم ٠ صوبت ضوءا على البوصلة المائية ، وكانت لاتزال هناك ثلاثون درجة أخرى لتتم الدورة ، ولكن اللوحة كانت تهتز بشدة حتى لم يعد يمكننى قراءة الارقام بدقة ٠٠

أضات نورا كشافا نحو دعامة الجناح ، فبدا الثلج اكثر سمكا؟ ورأيت ابرة الكهرباء الارضية تتحرك الى الخلف وتقفز بغير انتظام الى أن اتخذت وضعها الصحيح عندما استوت أجنحة الطائرة ٠ ولسوف أخرج من العاصفة كما دخلتها لو أن مؤشر الدوران ظل دقائق أخرى دون أن يتجمد ٠ وأخرجت يدى من النافذة فشعرت للمرة الثانية كأن دبابيس تخزها !!

كفت لوحة البوصلة عن الاهتزاز ـ ولكن الهواء قاس جدا .. ماذا ؟ هل تلبد مؤشر الدوران فى حركته ؟ ان كل شيء يتوقف على استمرار الاجهزة فى عملها حتى أخرج من هذه العاصفة فى ظرف دقائق قليلة ..

بدأت النجوم تظهر من النافذة . هل هذه هى النجوم ؟ وتلك هى السماء ؟ ما أصفاها .. ! لقد نجوت . ان النور الكشاف يكشف عن طبقة رقيقة من الثلج على دعامة الجناح ، ومعنى ذلك أن الثلج لا يزال على حافة جناح الطائرة فى موضع لا يمكننى رؤيته من مقعدى ، ويدل مؤشر سرعة الهواء على انخفاضه خمسة أميال . وليس ببعيد أن يكون المؤشر مخطئا لتراكم الثلج على أنبوبة « بيترت » او أن يكون تراكم الثلج فوق طائرتى هو ما جعلنى أطوف بسرعة خمسة أميال فى الساعة . وكان هذا جزاء قاسيا تحملته مقابل تلك الدقائق القليلة التى طرتها بين السحاب .

اتجهت نحو الجنوب فى محاذاة عمود السحاب ، محاولا الدوران حول السحب المرعدة ، ولكن هل يكون فى استطاعتى ذلك ؟ هناك كتل كثيرة منها أمامى لم أر خلالها سوى القليل من النجوم . وهل يا ترى ستندمج هذه السحب جميعها فتكون قاعة من العواصف؟ أمن الممكن أن أجد مهربا وسط السحب تنزلق فيه طائرتى بين حوائطها المتجمدة .

لماذا لا أحاول الطيران حول منطقة العاصفة ذاتها؟ كان الطريق الى ذلك يقع على مسافة ٣٠٠ ميل الى الجنوب ، وكانت التقارير تدل على تحسن الاحوال الجوية عندما غادرت مطار روزفلت ، ولكن التقارير أصبحت قديمة بالنسبة للحظة التى أنا فيها . لقد بدت النجوم فى أفق السماء بعيدا صوب الجنوب تحيط بالسحب المرتفعة التى تشبه السحب المسامتة لى . ولكن هل اتجه صوب الشمال؟ انه نفس الاشكال .

فى مقدورى أن أصعد خمسة آلاف قدم أو ستة آلاف ، فقد تكون المسالك الهوائية هناك أكثر اتساعا . أما اذا لم تكن كذلك بحيث يصعب على أن أجد سبيلا صوب الجنوب أو الشرق ، فسوف أولى الادبار عائدا وسط الوديان الممتلئة بالضباب الكثيف فوق نيوفوندلند ، فوق حقول الجليد الواسعة ... ماء نوفاسكوتشيا

نعم اعود ١٤٠٠ ميل لأبدأ الطيران من جديد من ذلك الممر الضيق الموحل فوق لونج أيلاند . وعندما أقفل راجعا اذا استطعت ذلك

اكون قد مكثت معلقـا في الجو قرابة ثلاثين ساعة، وهو وقت يكفي للوصول الى ايرلندة ، لو انى استطعت أن أظل فى اتجاهى نحو الشرق .

كانت أعمدة السحاب تزداد وتتكاثف، فاندفعت نحو مسلك ضيق بينها ، ودرت حول تلك السحب المرعدة ، مفضـلا دائما الاتجاه نحو الجنوب، ملتزما ذلك الطريق ، وكل أملى هو الوصول الى جو أكثر وضوحا .. الساعة الآن قد بلغت التاسعة والدقيقة ٥٢ بعد الظهر ، ويكون قد مضى على بذلك أربع عشرة ساعة منذ حلقت طائرتى فى الجو .

بدأت أكتب من جديد مجموعة من التقديرات عن سرعة الطائرة، ثم عدت فالقيت الانوار الكاشفة على دعائم الاجنحة ، ورأيت ان طبقة الثلج أخذت تذوب ببطء . كان الضـباب يتضاءل ، ولكنى كنت أرى تجمعـات السحب من بعيد، فاتبعت طريقا أكثر استقامة وسط المسالك الهوائية . وبدا أمامى عمود آخر من السحب شبيه بعش الغراب على بعد أميال . أما النجوم فقد حجبتهـا عنى غلالة رقيقـــة من السحب . وملت بطائرتى نحو الجنوب ، واعتدلت الى الخلف فى مقعدى ، فقد كان فى وسعى ان أسترخى ، ولكن كان على الا أذهب فى نوم عميق .

***

تشير ابرة البوصلة الأرضية الى انحراف يبلغ نصف درجة ، فضغطت الدفة اليسرى لتأخـذ « روح سانت لويس » الوضـع الصحيح . وهنا تحركت الابرة الى أعلى ببطء حتى تعدت الوسط ومالت الى الجهـــة الاخرى . ثم دفعت الدفة اليمنى فتحركت الابرة الى أعلى . ماذا ؟ هل أصـــاب الموصل الكهربائى الأرضي عطب أم اننى نائم ؟ ان البوصـــنة السائلة تتذبذب هى الأخرى .

اثبت مؤشر الدوران فى الوسط ، وصوبت المقدمة تجـــاه أحـــد النجوم حتى تتزن كلتا البوصلتين ، ومع ذلك استمرت ابرة الكهرباء الارضية مختلة ، والبوصـــلة السائلة مذبذبة .

لابد أن تلفا أصـــاب أحد الأجهزة ، انى لم أعتمد كثيرا على جهاز الكهرباء الأرضية ، فهـو جهاز حـديث لم يتعـد مرحلة الاختبار . ولكن ماذا حـــدث للبوصلة السائلة ؟ انها الاساس

الذى يعتمد عليه الضيار • لم اسمع قط ببوصلتين تتلفان فى وقت واحد •

لابد أن الطائرة تدور ، وأن نعاسا قد طاف بى ؟ ولكنى ركزت مؤشر الدوران ، وهذه هى النجوم تؤيد أنى أسير فى خط مستقيم • لقد سجلت لوحة البوصلة السائلة خطا مقوسا يزيد على ٦٠ درجة ، بل ٩٠ درجة ••• ! ايمكن ان اكون على باب عاصفة مغناطيسية ؟ ان معظم الطيارين يسخرون من حياتهم عندما يقولون ان فى استطاعتهم تصور أسباب ضلالهم الطريق •• ولكن هل من المحتمل أن تحدث العواصف المغناطيسية حقيقة ؟

لا أمل فى الاستعانة بجهاز الكهرباء الأرضية لأن ابرته تتذبذب من طرف الى آخر ، وكذلك البوصلة السائلة فانها تتذبذب هى الاخرى • فعينت اتجاهى وفق تلك التقديرات المتذبذبة ، وأيقنت ان الله وحده هو الذى يعرف أين التقى بالشاطىء الأوربى •

ورأيت انه اذا ازدادت حالة البوصلة السائلة سوءا ، ووقفت السحب العالية حائلا دون استعانتى بالنجوم فى طيرانى نحو الشرق ، فقد أطير فى اتجاه دائرى • هل من أمل فى الهبوط على شاطىء ايرلنده ؟ الحقيقة أننى أصبحت أشك فى امكان وصولى الى اى شاطىء •

***

لم أستطع النوم فى الليلة السابقة لطيرانى ، وها أنا فى هذه الليلة مستيقظ كذلك . نعم مستيقظ ، ولكن ما الذى يجب على عمله فى هذه اللحظة ؟ . . كانت أمامى سحابة سوداء تفغر فاها كأنها نمر . وما هذا الشىء المائل الى البياض الذى يتحرك خارج نافذة حجرتى ؟ . . رفعت منظارى الى أعلى لاستوضح الامر ، كأننى أختلس النظر من بين ملاءات السرير ، وكأننى طفل يخشى الظلام ـ ولكن النمور لا تقفز من النوافذ فى منيسوتا؟ . . ماهذا الذى يتحرك خلف النافذة ؟ ماهذا البياض ؟.

لابد أنه الصباح ، وهذا هو ضوء القمر وقت السحر . اننى فى طائرة تعبر المحيط الاطلنطى الشمالى . هناك ضوء واضح يغمر سواد الليل ناحية الشمال الشرقى . . انه القمر الباكر يبدو

بعيدا فى اتجاه الشمال . لقد ظننت انه سيبزغ من الجهة الاخرى لطائرتى . امتجه انا الى افريقيا ؟ روجهت « روح سانت لويس » صوب مجموعة من النجوم أمامى ، وراقبت البوصلة السائلة .

اذا كانت البوصلة صحيحة منتظمة فى تحركها ، فانى اكون قد سلكت طريقى الصحيح . قد يكون تجاهى منحرفا قليلا نحو الجنوب ـ حوالى ١٠ درجات ـ ولكن هذا لا يفسر وضع القمر الحالى الا اذا كانت البوصلتان مخطئتين .. قد يكون انتظام حركة البوصلة غير ناشىء عن اتجاه المغناطيس نحو القطب .. بل قد يكون نتيجة بعض لاهتزازات الطائرة . ولكن ها هو النجم القطبى فى مكانه الطبيعى .. الى يسارى كما يجب ان يكون .

والقيت نظرة على الخريطة الموضوعة امامى . ووجدت انى كنت اتحرك فى درجة او درجتين فى الساعة نحو الشرق ، طوال المدة التى قضيتها طائرا فى النهار والليل ، متخذا طريقا على شكل قوس كبير . فعندما تركت نيويورك وجهت « روح سانت لويس » نحو الشمال الشرقى ، وحينما انكشفت السماء كانت اشعة الشمس عن يمينى . اما حينما اقترب من باريس فاكون متجها نحو الجنوب الشرقى ، وتكون الشمس والقمر عن يسارى . كان الوقت فى اواخر مايو ، ومن الراجح ان يكون القمر فى مكانه الذى يجب ان يكون فيه بالنسبة لطيار يقطع طريقا على شكل قوس كبير .

اشارت الساعة التى أمامى الى العاشرة والثلث ، وبذا اكون قضيت فى الظلام الدامس ساعتين فقط ، ثم تكشفت لعينى سحب الليل . وفى ضوء القمر ابصرت منها ما يشبه البراكين والابراج ، ورايت من بينها هوات سحيقة لا قرار لها . وسلكت طريقا ملتوية بين السحب متجها نحو الشرق الى اوربا وحيدا فى خضم هذا الفضاء الموحش !

***

كان القمر بعيدا جهة الشمال ، وتركت الطائرة تنحرف مرة اخرى ، فلو ان البوصلتين منتظمتان لاستطعت ان اكف عن شد رقبتى الى اعلى لاسترشد بالنجوم ، ولاسترحت الراحة التى انا فى اشد الحاجة اليها . لماذا لا احاول ان اتخذ طريقا

ثابتا ؟ ان الطيران لايكون سليما ابدا مع بوصلات مضطربة . ولكن هل يكفي ان اثبت اتجاه « روح سانت لويس » نحو الشرق بوجه عام . لماذا اشغل نفسي بان اكون دقيقا في طيراني، وفي الامكان ان اجلس هادئا مستريحا . ولماذا يقلقني ان اخطيء في خمس أوعشر درجات والدرجة ليست شيئا بالنسبة للزاوية .. فلا يمكن ان يبعدني هذا الخطأ اليسير عن قارة أوروبا كلها .

نفضت نفسي بشدة خجلا من ضعفي ، اذ من الواجب ان انشط عقلي ، لانه عندما يزداد اضطراب البوصلتين فلا بد ان احاول التعويض عن اخطائهما. وهذا لاشك واجب على ان اقوم به ، مادامت طائرتي تجدفي السير - ولكن النعاس غالب اجفاني ، واحسست كأني مخدر، فاغمضت اجفاني لخمس ثوان، وشعرت بثقل كبير يجذبهما الى اسفل ، حتى لم استطع فتحهما ثانية ، الا مستعينا بابهامي !

ماأسعدني لو استطعت ان أرقد على سحابة ذات وبر لأنام! انني أضحي بأي ثمن في سبيل النوم ، الا حياتي طبعا . ولكن كان على أن اشغل نفسي بشيء آخر ، فقد ينشط ذلك عقلي. وبدا لي ان افكر فيما افعله عندما يطلع الصبح . فبسطت خريطتي وصوبت نحوها الضوء ، ورأيت اني وصلت الى نهاية القوس الذي أتبعه ، فجذبت من جيب الخرائط خريطة النصف الشرقي من المحيط الاطلنطي الشمالي .

لقد نبهني تغير حركة ضغطي على كل من عصا القيادة ومقعدي الى ان « روح سانت لويس » تصعد . فهذا مؤشر سرعة الهواء ينخفض الى ثمانين ميلا في الساعة - خمسة وسبعين - بل سبعين . واعتدلت طائرتي. ان كابينة القيادة لم تصنع لتبسط فيها الخرائط ، لان الورق يتلوى ويخفق من هبوب الهواء . كنت بحاجة الى اربع ايد : واحدة لعصا القيادة ، واخرى للنور الكشاف ، وثالثة ورابعة لخرائطي .. لقد حاولت ان امسك عصا القيادة بين ركبتي وجعلت النور الكشاف تحت ذقني ، ولكن كان ذلك لمدة وجيزة ثم شعرت بعدها بفقدان التوازن، وتحققت ان الطائرة مالت مرة اخرى . واخيرا وضعت الخرائط جانبا ، وصممت على تصورها في مخيلتي .

كنت لا ازال انحرف بزاوية بسيطة نحو الشمال ، ولكني

كنت انحنى كذلك نحو الشرق كل ساعة . لابد ان ايرلندة تقع تجاهى بعيدا الى اليسار . اما طرف انجلترا وغرب فرنسا فيقعان الى اليمين . ومن الافضل ان اضل طريقى نحو الشمال فى اتجاه اقرب ارض الى . ولكن القدر كان يدفعنى دائما الى الجنوب .. الى الجنوب حول العواصف فى نوفاسكوتشيا .. الى الجنوب لاطير فوق «سانت جون» فى نيوفوندلند .. الى الجنوب حول معظم السحب المرعدة .. الى الجنوب مع حركات النجوم التى تبعتها .. بل ربما كان الهواء ايضا يدفعنى نحو الجنوب .. وربما اكون كذلك سائرا فى اتجاه خليج بسكاى بدلا من ايرلندة .

لقد انتصف الليل حسب توقيت نيويورك ، وقد اجتزت حوالى ثلاثين درجة من درجات الطول منذ طيرانى . وهذا يجعل الوقت هنا متأخرا عن نيويورك ساعتين . واذن فلن تمر ساعات قليلة حتى يبزغ الفجر هنا !

ان القمر يضىء السحب فتبدو واضحة ساطعة ، وفى الفضاء ترتفع فوقى اعمدة من السحب الى مسافة اميال ، وقد بدت تلك السحب عند اقترابى منها كانها طبقات من كتل السحاب المنفصل بعضها عن بعض ، والنجوم من خلالها لماذا اعجز عن مغالبة النوم .. آه .. السحب .. والنجوم !

لم يعد هناك اثر للثلج على دعامة الجناح حين اردت ان اتحقق من ذلك بالانوار الكاشفة ، وشعرت بالدفء فى مقعدى - بدفء جميل . فخلعت قفازى ، واخرجت ذراعى من النافذة . فاحسست ان لفح الهواء قد فقد حدته الباردة . اننى الآن على بعد خمسمائة ميل من نيوفوندلند ، وربما اكون قد عبرت تيار لبرادور البارد وجباله الثلجية ، واجتزت طرف تيار الخليج الدافىء .. ولكن كيف يرفع دفء المياه حرارة الهواء فجاة على ارتفاع عشرة آلاف قدم فوق سطح البحر ؟

كلا ! ان اختلاف حرارة الهواء قد يكون بسبب اختلاف الرياح ، ولابد ان هواء دافئا ياتى من الجنوب نحو الشمال ويسيرنى فى طريقى الصحيح . ولكن ربما كان هذا الهواء الجنوبى لايهب نحو الشمال ، فان قوانين اتجاهات الرياح ليست بسيطة لهذه الدرجة .

تسير بوصلتاى الآن سيرا معقولا ثابتا ، فهل خرجت يا ترى

من العاصفة المغناطيسية ؟ على اية حال ليس هناك ما افعله الى ان تبزغ الشمس سوى توخى الطريق الصحيح ، وسحب الوقود من الخزانات على التبادل، وتسجيل سرعة الطائرة .

***

كنت استمر مدة طويلة وقد تخلعت نفسى عن جسمى ، فاصير كانى ادراك مجرد يتحرك وسط الفضاء اللانهائى ، ولم يعد هذا الجسم يحتاج الى اية رعاية ، فهو لا يشعر بالجوع ، ولا الحرارة ، ولا البرودة . انه يريد أن يستسلم الى الهدوء . لا ادرى لماذا تحملت مشقة احضاره الى هنا ؟ ان هذا الادراك الذى لاثقل له .. هذا الادراك الذى هو انا لا يحتاج الى جسم فى تنقلاته .. اننى بينما اضع يدى على عصا القيادة ، وتدوس قدمى الدفة ، وتنظر عيناى الى البوصلة ، يقفز خاطرى ليطوف بشواطىء جرينلند المتجمدة ، ثم يتجه الى أوربا ، ثم الى القمر والنجوم .

وفى لحظة من يقظة جسدى وسط هذه التاملات الطويلة ، رايت السحب من حولى مغطاة بضوء اميل الى البياض . لقد ولى الليل وهذا هو فجر باريس! فجر لى بورجيه ! ولكن ما اغبى ذلك التقدير ! لقد حرك هذا الاثر الضعيف للنهار فى عينى رغبة ملحة فى النوم ..رغبة قوية هبطت على كانها أغطية ثقيلة .

وتلك هى الساعة التى كنت اخشاها ، الساعة المبكرة من الصباح التالى لطيرانى ، او الصباح الثالث منذ أن كنت نائما .

لم أعد استطيع السيطرة على جفنى ، واذا مابدآ ينغمضان فلا يمكن ان اكبح جماحهما . لقد انغمضا فنفضت نفسى ورفعتها باصابعى، ثم حدقت فى الاجهزة، ولكن جفنى انغمضا ثانية ، وتعذرت على الرؤية . لقد ثارت كل خلية فى جسدى على تصرف عقلى ، فقد جمد ظهرى ، وتالم كتفاى ، واشتدت حرارة وجهى حتى كانه يشتعل ، واصاب عينى وخز مؤلم ، وبدا انه من المستحيل أن استمر فى طيرانى واصبح كل ما ابغيه من الحياة ان القى بنفسى على الارض متمددا لانام .

لقد شردت ابرة البوصلة عشر درجات ، واختبرت عضلاتى فنفضت جسمى فوق مقعدى ، وقفزت الى اعلى والى اسفل ، ثم اعدت الطائرة الى طريقها السليم . كان يجب ان احتفظ

بابرة البوصلة فى المركز دائما.. يا الهى .. لقد شردت ثانية . لابد ان ابقى يقظا ، والا فليس أمامى سوى الموت والفشل . ظللت اردد هذه الفكرة فى ذهنى، وكأنها سوط يلهب عقلى .

حاولت ان احرك قدمى عدة ثوان حركة الجرى السريع على ارضية الطائرة تاركا « روح سانت لويس » مستمرة فى طريقها ، ثم عدت فقبضت على عصا القيادة بين ركبتى تاركا يدى مستمرتين فى حركة كحركة الجرى ، وهززت الاجنحة ليهب من نافذة الطائرة هواء منعش. وارخيت عضلات جسمى ، وهززت راسى حتى آلمتنى ، ودعكت عضلات وجهى ، وجذبت القطن من اذنى ، ونفشته ، ثم حشوتهما به ثانية . ايذهب شروق الشمس رغبتى فى النوم؟ كان هذا هو مايحدث لى دائما. ولكن لم اكن فيما مضى على ما انا عليه الآن ، فلم اشعر مطلقا بمثل هذه الرغبة الملحة فى النوم

***

تصورت نفسى مستندا الى ابى ، وسمعت وقع حوافر خيل وخشخشة عجلات تسير فوق طريق رملى .. نجوم تلمع وأمسية حالكة ، وهذه والدتى تلبسنى رداء الركوب وتضعنى فى العربة المكشوفة وهى تغنى بصوت خافت :

« قل ياعزيزى .. قل .. عندما اكون بعيدا .. » وكانت العربة تتارجح فى طريقها .

يا الهى !! لقد مالت الدفة اليمنى اثنتى عشرة درجة ! . فخلعت خوذتى وفركت راسى، ثم لبست الخوذة ثانية، وشربت قليلا من الماء فانعشنى ، ثم تناولت قطعة ساندوتش اذ لم اذق طعاما منذ افطارى صباح امس ، على رغم انى لا اشعر بحاجة الى الطعام .

ان عينى تنغمضان من وقت لآخر ، ولكنى ادركت شيئا جديدا يساعدنى على البقاء يقظا .. يبدو انى مكون من ثلاثة عناصر : فهناك جسمى وهو الذى يكاد يصرخ من فرط حاجته للنوم ، وعقلى وهو الذى يصدر الاوامر ، ولكنه يضعف فى النهاية. ثم هناك عنصر ثالث يقوى مع التعب ، هناك الروح .. الروح التى تغلبت على كل من العقل والجسد .

وحينما يصرخ جسدى طالبا النوم ترد عليه الروح تقول : « يمكنك أن تسترخى ، اما النوم فلا . وحينما يطلب عقلى

من جسدى ان يظل يقظا تردالروح قائلة : « ان من الصعب على الجسد البقاء يقظا فى مثل هذه الظروف » . واذا جادل العقل فى ان معنى النوم الغرق فى المحيط ، اكدت الروح انه لن يكون هناك نوم ابدا ..

يخيل الى ان عينى قدانفصلتاعن جسدى من تحت اجفانى المثقلة ، واصبحت جزءا من روحى التى استقرت بعيدا داخل جمجمتى .

لقد سمحت روحى لكل من عقلى وجسدى ان يبقى فترة وجيزة مسترخيا مادامت «روح سانت لويس» طائرة بتعقل فى طريقها السوى . ومن يدرى فقد تميل المقدمة فجاة اوتهوى الطائرة او ترتفع . وافقت من غفوتى واستويت بالطائرة ، ثم دفعت الدفة الى الخلف فى اتجاه البوصلة ، وهززت نفسى حتى اوشكت ان اصحو ، ثم تركت للطائرة العنان ، وكنت نائما ومتيقظا فى آن واحد .

لقد حان وقت تسجيل حالة الطائرة ، ذلك التسجيل الذى ادونه كل ساعة . انه مجهود شاق ، فعلى ان امسك بالقلم ، واضع اللوحة امامى على الخريطة . لقد سجلت ما يأتى : الزمن . الساعة ١ و٥٢ دقيقة صباحا ، وسرعة الرياح : غير معروفة ، واتجاه الرياح : غير معروف ، والبوصلة : ٩٦ درجة . لقد قطعت ١٫٨٠٠ ميل ولا يزال امامى مثلها .

انى فى منتصف الطريق الى باريس .. هذه نقطة كنت انتظر الوصول اليها منذ ساعات . فلأمجدها هنا فوق المحيط باكل ساندوتش وجرعة اخرى من الماء ! ولكن تمجيدها الآن لامحل له ، فاننى لا اشعر بحاجة الى الطعام ، ولم اشعر بعطش بعد . ثم على ان اطير ثمانى عشرة ساعة اخرى اراقب فيها الجو . ان فى الوقت متسعا للطعام والشراب بعد شروق الشمس واستيقاظى ، وبعد أن اتخلص من كرب ساعة الفجر .

الفصل الثامن

اخذت اتلمس القلم فى جيبى، واحول بصرى بعيداً عن مؤشر الدوران لاضع علامة اخرى على لوحة الآلات . فرايت ان الطائرة قد استهلكت من الوقود مقدار ساعة ، واثبت بالقلم الرصاص خطا فى المكان الخاص بخزان هيكل الطائرة .

كانت هناك علامات اخرى تسجل عدد الساعات التى استنفدت الوقود من الخزانات الثلاثة الواقعة تحت الجناحين والمقدمة . وحسبت مقدار ماطرته فوجدت أنى استغرقت ثمانى عشرة ساعة محلقا فى الفضاء . ولو قدرت متوسط سرعة « روح سانت لويس » بمائة من الاميال فى الساعة طول الليل ، فمعنى ذلك انى بلغت الآن منتصف الطريق الى باريس نعم .. منتصف الطريق فقط. وبذلك يتحتم على ان اواصل الطيران ثماني عشرة ساعة اخرى. لقد خدر التعب عقلى حتى اضطررت الى حثه على اليقظة بمثل هذه التحذيرات :
تنبه وفكر ، والا فليس هناك الا الموت الاكيد .

واعود الآن للتفكير فى خزانات الوقود ، فهل اغير منهاشيئا ؟. لقد اوشك الفجر ان يطلع وظللت طول الليل اطير بوقود خزان الهيكل . ترى ماحال ثقل الوقود فى خزان المقدمة ..؟ هل يخل من توازن الطائرة فيجعلها تميل الى الامام ..؟ ان كان الامر كذلك واضطرتنى الظروف الى الهبوط فى المحيط ، فان « روح سانت لويس » ستغوص حتما تحت سطح الماء . فاوقفت خزان الهيكل وفتحت خزان المقدمة .

وثمة مشكلة اخرى الا وهى تغيير الاتجاه الذى يجب ان يعدل كل ساعة بعناية ليلائم انحناء طريقى الدائرى الكبير المتعدد الزوايا . بيد انه ماقيمة درجتين أو ثلاث درجات امام تركى مقدم الطائرة يتارجح مترددا الى كلا الجانبين من طريقى ..؟ هذا بالاضافة الى الاخطاء المجهولة التى وقعت فى الليل ، وهى ذبذبة البوصلتين بعنف وسط العاصفة المغناطيسية ، والدوران فى السحب ذات الرعد ودفع الرياح .

كان لابد ان انقطع بعض الوقت احسب الاخطاء واحدد مكانى . فقد تاخرت فى عمل ذلك الحساب، ولا بد من ان اقوم بعمله الآن . ولكن هذه المهمة تبدو فوق طاقتى وعزمى ، فلأدع البوصلة الموجهة

تسيرنى ساعة اخرى ، لان هدفى الاكبر الان هو البقاء على قيد الحياة وانا متجه الى الشرق حتى ابلغ شروق الشمس .

وفقدت الاحساس بالزمن مع انتشار ضوء الغسق ، ثم اخذت اعيد الجناحين الى التوازن ، وادفع مقدم الطائرة الى الاتجاه السوى . نعم انه النهار ، فهذه آخر غلائل الليل قد غادرت السماء ، وهاهى السحب فى بياضها الناصع تبرق وتنتشر فوق المحيط ، وتتراكم [illegible] ى جانبى ، وترتفع كأنها حائط فى بنيان ابيض شفاف امام [illegible] طرى .

انى أبادر باستجماع قواى ، وأركز حسى وفكرى على الأجهزة ، ولست أدرى ما أفعل . فأخرجت بحركة آلية يدى الى تيار الهواء السريع ، ووجدت درجة الرطوبة بعيدة عن التجمد ، وليس ثمة خوف من الثلج . وأخذت أطير بالغريزة لا بالحذق . ولكنى أعرف عواقب اغفال النظر الى مؤشرات الآلات بغير رقابة ، وهذه المعرفة هى التى تقطع كالسيف غلائل النعاس .

ولم تكد تنقضى خمس عشرة دقيقة حتى انقشع الضباب من امامى ، واندفعت « روح سانت لويس » هابطة فى هوة جيب هوائى ، ولكن الغيوم لا تزال تحيط بى فى ركام وطبقات بعضها فوق بعض ، وتتجمع كتلا هائلة مصعدة الى ارتفاع كبير ، وهناك حائط كبير آخر يبدو أمامى ، وهكذا أعود الى الطيران الأعمى . ثم خرجت ثانية الى الفضاء ، ورأيت من الواجب أن أهبط الى مستوى يقل عن ارتفاع تلك الغيوم حيث أستطيع أن أرى أمواج المحيط ومسرى الرياح ، كما كان من الواجب أن أحسب مقدار التغير الذى طرأ على الريح خلال الليل .

ولنفرض أنى بدأت الهبوط الأعمى وسط تلك السحب ، فالى أى ارتفاع يجب أن أقف ؟ . الى الفين أو ألف من الاقدام ؟ . .

لقد ضبطت جهاز الارتفاع حينما كنت أطير منذ حوالى ثمانى ساعات ، اجتزت خلالها مساحة كبيرة تكتنفها عاصفة هوجاء ، لابد أن تكون قد غيرت الضغط الجوى . ان جهاز الارتفاع يسجل الآن ۸۸۰۰ قدم ، وقد يخطىء الجهاز فى تقديره بعض مئات من الاقدام ، فأهوى دون أن أدرى ، وأرتطم بمياه المحيط . فلأحتفظ بارتفاعى بعض الوقت ، فقد تذيب أشعة الشمس الطالعة فجوة فى رقعة الغيوم .

انى لأخال أحيانا أن عقارب الساعة ثابتة فى مكانها ،وأحيانا أخرى تطفر فجأة ربع ساعة فى طرفة عين • أما الآن فقد تجاوزت الساعة الثالثة صباحا حسب توقيت نيويورك ، اى تسع عشرة ساعة منذ أن بارحت مطار روزفلت • وانى لأستعين بأجهزتى على شق طريقى وسط جحافل السحب ، حتى اذا مرقت منها رأيت من تحتى واديا فسيحا منبسطا يمتد عبر طريقى ويتسع آلافا من الأميال • وهناك فجوات سحيقة تتخلل طبقات السحب ، وميزت من خلالها ظلال المحيط القاتمة ، وقد حفل سطحه بالزبد الأبيض المتماوج • ان ظهور تلك الأمواج المتلاحقة من ارتفاع ثمانية آلاف من الأقدام ليدل ولا شك على بحر ثائر هادر •

انى أستوثق من زمام الطائرة، وأنقض بمقدمتها منحدرا الى أسفل ، وتتحرك ابرة سرعة الهواء مشيرة الى مائة وعشرة ، ثم الى مائة وعشرين ،ثم الى مائة وأربعين ميلا فى الساعة • وتصطخب الرياح وتعوى بأصوات غريبة تصم أذنى ، وهى الأصوات الأولى من نوعها التى اعترضتنى • بدأت رحلتى بالأمس • ويبرق الزبد الثائر على وجه المياه البعي... فانى اهبط بحركة لولبية فى سرعة خاطفة ، وينكمش هواء الوسادة التى أجلس عليها حتى لأحس بصلابة المقعد ، وتدور أجنحة الطائرة مضطربة وتنفرج من حولى الطبقات المتعاقبة من السحب الخفيفة الغبراء ••

أصبحت الآن على ارتفاع ألفين من الأقدام ، فى جو صاف تتلاطم تحته الأمواج المتكسرة المزبدة ،وتعصف به ريح عاتية • هأنذا أستقيم ثانية ، ثم أتبين الطريق، فأعرف أنى ماض فى اتجاه مائل متعارض مع الامواج • وهذا يدل على أن الريح شمالية غربية كما كانت على شاطىء نيوفوندلاند فى الغسق ، الا أنها قد ازدادت قوة وعنفا وتحولت الى ريح خلفية جانبية ، وربما كانت تهب كذلك طيلة الليل وهى تدفع بى فى طريقى وتلقى بى تجاه الجنوب فى الوقت نفسه •

ترى أى قوة تهب بها ؟ ان حكمى على ذلك يكون أكثر دقة وأنا على مقربة من سطح الماء •ان أستار الضباب تنتشر فتحجب عنى الأفق ، فأدفع عصا القيادة بتؤدة الى الأمام ، واهبط حتى أصل الى ارتفاع خمسين قدما فوق أمواج هادرة متكسرة ،فهل تبلغ سرعة الريح الآن خمسين أوستين ميلا فى الساعة ؟ لو لم

تكن قوتها بمثل ذلك العنف لما نشأ عنها ذلك البحر المتلاطم الذى ينتشر الزبد على أمواجه ٠ فأى مكان هذا لو عطبت الطائرة واضطررت للهبوط فيه ؟

على أن ثمة أشياء أخرى أجدر بالاهتمام من مجرد التفكير فى الهبوط الاجبارى ٠ فأولى بى ان أشغل نفسى بتدبير أمر مواصلة الطيران هذا اليوم ، فقد تكون الريح فى الطبقات العليا أعنف منها هنا ، ولابد لى من الحساب خطأ كان أو صوابا ٠٠ لابد ان أحسب قوة الريح ، وتذبذب البوصلة ، بالأمس ، والدوران حول السحب المرعدة ، ثم أقدر كذلك انحرافى ذات اليمين وذات الشمال كلما غبت عن صوابى ، مع اضطرارى الى النوم ٠٠

عندما بارحت نيوفوندلاند اتخذت اتجاها بميل قدره خمس عشرة درجة شمال طريقى الدائرى ، خمس درجات منها لتعوض بعدى تسعين ميلا الى جنوب طريقى المرسوم ، وعشر درجات لمعادلة اتجاه دفع الريح، فهل يجب أن أنحرف الآن خمس درجات أخرى بسبب قوة الريح؟ ونظرت مرة ثانية الى الامواج فرأيت تيارات الرياح تشتد خلفى عنها فى جانبى ، وقد تكون خمس درجات أكثر من اللازم ٠ هذا الى أنى لم أنظر فى البوصلة منذ أكثر من ساعة لتقدير الانحناء الجنوبى الطفيف على طول الطريق الدائرى الكبير ، مما يوجهنى درجتين الى الشمال ٠ فلو فرضت انى انحرفت خمس درجات عن البوصلة ، ثم لم أجد أرضا قريبة صالحة للهبوط ، فماذا اذن ٠٠؟

اختفت الامواج من أمامى وأخذ الضباب يخيم على البحر ٠ فلأبادر بضبط جهاز قياس الارتفاع والتعجيل بالصعود ، فان ارتفاع مائة قدم عن سطح المياه فى خضم رياح عاتية لا يتفق والطيران الاعمى ٠ وقد تضاءلت مشاكل الطيران أمام حاجتى العاجلة الى الصعود « بروح سانت لويس » الى ارتفاع ألف من الأقدام ٠ وانه لمجهود يفوق طاقتى أن أقوم الآن باضافة درجات وطرح غيرها ، مع الاحتفاظ بهذا كله فى عقلى ، بينما أقدر بعض العوامل الاخرى ٠٠ أما أن أكتب بالقلم على الورق مع مراقبة مؤشرات الأجهزة فى الوقت نفسه ، فأمر مستحيل ٠٠ وسوف أقيد كل ذلك بعد أن ينقشع الضباب ٠

***

لم ينقشع الضباب الذى كنت أخترق بياضه ٠ ومرت الدقائق فأصبحت ربع ساعة ، وامتد ربع الساعة الى ثلاثة الارباع دون أن يبدو للأمواج أى أثر ٠ وأصبحت أطير آليا بعيون تسجل ولا ترى ٠

لا ٠٠ لا ٠٠ انى لا استطيع أن أرقد وأنام ! لا ولا أستطيع الخروج والمشى ٠٠ اذن فادعك عينيك ، وانفض رأسك ، فأنت تحلق فوق وسط محيط رهيب ! ولكنى لست فوق وسط المحيط ٠ انى ٠ ٠ ٠ واذا بى أسمع صوتا يرن فى أذنى ، وقد بلغ منى الانهاك مبلغه : «سيداتى وسادتى ان الكابتن لندبرج سيستقل الهواء الآن ليقوم باستعراض حركات بهلوانية تتحدى الموت ، فانه يطير والطائرة منقلبة رأسا على عقب ٠٠»

كان ذلك فى نهاية أحد أسابيع صيف عام ١٩٢٥ حينما أحضر فرانك دان وبد جورنى وأنا ثلاث طائرات الى أرض ذلك المرعى القريب من سانت تشارلس بمقاطعة ميسورى ، ولكى نجتذب الينا أنظار المسافرين أعلنا اننا سنستعرض السير على الجناح ونقوم بحركات بهلوانية !!

لقد انطلقت يومها من الأرض ، وصعدت مرتفعا ، ثم أخذت أنحنى انحناءات لولبية ، وأدور هابطا فى دورات سريعة ، عدت بعدها الى الارض ، ثم يجىء دور دان مع الرجل الذى يسير على الجناح ، وكنا نحن الطيارين فى قلق على الرجل ، لأنه كان يبدو مترددا ٠

وطار كابتن دان ثم مال على جانبه ودار راجعا نحو الجموع ، ثم لاح شبح يتحرك بحذر على الجناح ، ويلوح بيده ٠٠ والى هنا سار الامر على مايرام ٠ وعندئذ بدأ اللاعب استعراضه ، فسقط من على الجناح — وأمسك المتفرجون أنفاسهم — وهو يتأرجح فى قوس كبير تحت الطائرة متعلقا بسلم ٠ وكان المفروض أن تكون هذه خاتمة الاستعراض ٠

ولكن ٠٠ ماخطبه ؟ ان الرجل يتأرجح على نهاية السلم أسفل عجل الطائرة بينما المفروض عليه أن يصعد ٠ أتراه أصيب عند القفز ٠٠ ؟ أم أنه خائف ٠٠ ؟

وهرع بد جورنى الى طائرتى ، وارتفعنا بها ٠ وكان على أن أطير تحت اللاعب مباشرة محاولا أن أجعل جسمه يتدلى فوق غرفتى مباشرة ، وعندئذ يقطع بد جورنى حبال السلم ٠ ولكننا تأخرنا ٠٠ اذ لم يعد لدى كابتن دان وقود كاف ليستمر فى التحليق

فاتخذ سمته هابطا تجاه حقل قمح قريب ، بينما ظل اللاعب معلقا فى وهن ، حتى أخذ جسمه بحفر خندقا متعرجا على الارض التى تهبط عليها الطائرة .

وقرر الأطباء أن ليس به من الاصابات سوى بعض الكدمات . ولم تصب طائرة دان الا ببعض التمزق فى الجناح .

وعزمنا على أن نمضى ليلتنا فى ذلك المكان حيث يرشدنا بعض الاهلين الى أحد الفنادق ، وهناك نصيب بعض العشاء الساخن الذى اعتدنا تناوله بعد يوم حافل بالاستعراض الجوى .. ثم نستمتع بفراش نظيف . ونوم هانىء .

***

والآن تهوى الطائرة وتدور ، فقد غفوت وأنا مفتوح العينين . وقد كانتا مفتوحتين حقا ، الا أننى أشعر كمن يستيقظ من نوم! انى أدفع دفة القيادة اليسرى وأجذب العصا الى الخلف فاوازن طائرتى فى لحظة ، ولكن مؤشر الدوران ينحرف الى اليسار ، وتقل سرعة الهواء ، وتدور الكرة بسرعة الى الجانب . انى أصعد دائرا فى الاتجاه المضاد . اذن فقد أفلت منى زمام الطائرة .

وتثير فى تلك المفاجأة حدة ذهنية .. وفى ثوان معدودات أملك زمام « روح سانت لويس » ، ولكن الطائرة تبدو كما لو كانت محلقة على جانبها بالرغم من عودة المؤشرات الى أماكنها ! وذلك هو الوهم الذى ينتاب الطيار كثيرا فى الطيران الأعمى . هو الخيال الخادع الذى قد يصور لك ان طائرتك تتحرك حركة حلزونية ، أو تدور ، أو بها عطب ، وأن الأجهزة قد أصابها التلف . ففى مثل تلك الحال ليس عليك الا أن تهمل أمر المؤشرات حتى تسترد حواسك .

وكلما مر الوقت غلبنى النعاس وعيناى مفتوحتان . انى أطير دون أن أشعر بعذاب ، واذا لم يكن عقلى الواعى يقظا ، فهناك عنصر ثالث يتحكم فى جسمى وعقلى ويتولى أمر قيادتى ، عنصر بصير باللحظة المناسبة التى ينبه فيها حواسى العادية . وقد أبى عقلى الواعى أول الامر أن يثق فى هذا الزميل الجديد . أما الآن اذ يجثم على كابوس النعاس ، فان عقلى ليتخلى كلية عن عمله ، كما يتخلى المريض عن أداء مهمة يظن أن ليس ثمة انسان غيره يستطيع اداءها .

بلغت الساعة الرابعة والنصف صباحا ، فقد جاوزت موعد كتابة التسجيلات الحسابية بنصف ساعة ، غير أني مازلت عاجزا عن التوفيق بين الكتابة وضبط مؤشرات تلك الأجهزة ، وعلى كل حال فهي لا تستحق مني ذلك العناء ، ويكفيني الآن أن أسجل عدد الساعات التي استهلكت الوقود . وهكذا سأضيف خطا جديدا الى مجموعة الخطوط الموجودة تحت عنوان « خزان المقدمة » . لقد انحرف طريقي الدائري الكبير بمقدار أربع درجات نحو الشرق منذ آخر مرة عدلت فيها اتجاهي ، واني أوازن ذلك الانحراف على البوصلة .

هل أستمر في هذا الطيران الأعمى أو أرتفع فوق السحب؟ ان الملل الذي يبعثه في نفسي منظر ذلك الضباب المعتم بالاضافة الى الرغبة العارمة في النوم ليخلقان في شوقا دافقا الى رؤية البحر أو السماء . فلو هبطت مقدار ألف من الأقدام ، فان امكان مراقبتي لمؤشر جهاز قياس الارتفاع اثناء هبوطي خلال عتمة الضباب يتطلب مجهودا يفوق الطاقة البشرية !

لقد انحرفت عن طريقي عشرين درجة فنفضت رأسي وعالجت فتح جفني بابهامي . وتعلن الساعة الآن عن مضي احدى وعشرين ساعة منذ غادرت نيويورك وها أنذا استبدل خزان المقدمة بخزان الجناح الأيمن لأخفف عنه بعض ثقله ويمكن الآن ارجاء تسجيل البيانات الأخرى حتى يصفو الجو ! أما من نهاية لذلك الضباب؟ ولكن لا يجب أن أتذمر فكل ما أرجوه أن تنقشع غمة الضباب في الوقت الذي أبلغ فيه الساحل الأوربي . ان الشيء الوحيد الذي كان له أبلغ الأثر فيما آل اليه أمري من ارتباك ، هو تلك الليلة المؤرقة التي قضيتها قبل بدء رحلتي ، تلك الساعات الثلاث والعشرون السابقة لطيراني . فلو كان هذا الصباح هو الاول بغير نوم بدلا من أن يكون الليلة الثانية ، لهان نوعا أمر الطيران الأعمى ..

ويراودني النعاس مرة بعد الأخرى دون أن يغمض لي جفن . ومع اني أحس به متسللا ولا أقوى على صده ، غير أني أعود الى وعيي بعد لحظات أو دقائق . وحين يصرعني النعاس على هذا النحو تنفصل عيناي عن عقلي الواعي لتتصلا بذلك العقل الجديد الخفي الذي أصبح صالحا بشكل عجيب وهو يصيح بي الآن : يجب أن تحرك الدفة اليمنى اثنتي عشرة درجة .

ان الضباب ينحسر عن رقعة كبيرة صافية تكشف عن جزء من السماء . وهاأنذا أتناول وسادتي الهوائية وأنفخ فيها ثم أضعها تحتي بسرعة وأوازن الطائرة . فليس هناك متسع من الوقت ، اذ أرى مزيدا من الضباب يتجمع أمامي ، ويجب اذن أن أعاود الارتفاع . هاهو مطر خفيف يتساقط على نافذتي ويتسرب منه رذاذ الى كابينة القيادة خلال الشقوق ، وقد يكون المطر بشيرا بتحسن قريب فى الطقس .

وبينما أحملق دهرا طويلا فى الأجهزة الثابتة أمامي ، تتناوبني اليقظة والنعاس ، تتراءى لى أشباح غامضة ، وأطياف شفافة تعج بها الطائرة من خلفي ، وليس لها ثقل . ولست فى حاجة الى ادارة راسى حتى أراها ، فقد استحالت جمجمتي بأكملها الى عين كبيرة مبصرة .

وأخذت هذه الأشباح تتكلم بأصوات بشرية حبيبة ، وينفلت منها شبح ، ثم يعقبه آخر ليهرع نحوى فيربت على كتفى ، ثم يدبر عائدا الى رفاقه . ان تلك الأصوات لتتناهى الى أحيانا ، وكأنها صادرة من الهواء ذاته لتشجعني على المثابرة ، وتعينني على التغلب على صعاب الطيران ، وتشد من أزرى بتوجيهاتها البارعة غير المألوفة .

انني لا أحس ثقلا لكياني ، فقد تلاشى احساسي ببدني ، ولكنني لا أزال متشبثا بأهداب الحياة التى قد تنقطع أوصالها فى اى لحظة ، واذ ذاك ينعدم الفرق بيني وبين ركابي الوهميين ، فاني على شفا توديع الحياة الى عالم الأشباح خلفي . أهذا هو الموت ؟ .. أصبح الموت لا يبدو النهاية الاخيرة ، بل هو بداية حياة جديدة طليقة .

هل أتم رحلتي بطائرتى الى أوربا وأعيش بلحمي ودمي كما كنت أحس الجوع .. والألم .. والبرد ؟! أم أنا وشيك الانضمام الى هذه الصور من الأشباح ؟ ليس للأرواح أبدان غليظة ، ولكنها تبدو فى صور آدمية . انها ليست بالدخيلة على ، أو الغريبة عنى ، فهى أشبه بجماعة من الأصدقاء كنت أعرفهم بشراسويا فى أجساد سابقة .

انني فى دوامة هائلة يتجاذبني فيها الماضى والحاضر والمستقبل معا ، فيحيط بى الآن زملاء قدامى ، وذكريات قديمة ، وأصوات تتناهى الى من أجداد بعيدين . فرغم أني أحلق فى طائرة عبر الاطلنطى الا أنني أعيش فى الماضى البعيد .

***

ان صفير أبى التقليدى ليطرق سمعى وهو مقبل عبر الطريق الثلجى . هاأنذا أهرع مبتعدا عن مائدة المطبخ لأصفق الباب خلفى ، واقفز الدرج للقائه . فاننا سنسير فى الحديقة لنتكلم فى شأن خطتنا ، ففى الاسبوع المقبل من شهر يونيو ذاك من عام ١٩١٥ نبدأ أهم رحلاتنا الاستكشافية مبتدئين من منبع نهر المسيسيبى ، فى قارب من قوارب التجديف ، مجتازين الغابات والمستنقعات ومجارى المياه المتدفقة ، وبعد اقامة بضع ليال نصل الى حدود مزرعتنا

« اننى أدير الدفة اليمنى ست درجات » .

والآن تحرك قطارنا وأطلق صفيره شمالى بيمبدجاى . ان قاربنا الأبيض ينقل الآن الى مسافة الأربعين ميلا من الطريق الى بحيرة ايتاسكا على احدى الناقلات ، حيث ينزل الى الماء ، ويجدف والدى بمحاذاة الشاطىء باحثا عن مخرج الى النهر . ان سطح الماء ليضطرب بفعل الاسماك السابحة ، وتتسلل السلاحف من بين قطع الخشب ، ويهمس بى أبى قائلا : « أى بنى تشارلس انك فتى صغير وسترى فى حياتك تطورات كبرى ، ربما لا يمتد بى العمر حتى أشاهدها ، ولكنها ستحدث فى عهدك . ! »

كثيرا ماكان والدى ينتهز فرصة خلوة بيننا ليتحدث الى فى السياسة والاقتصاد ، وعن الاصلاحات التى يرى من واجب حكومتنا تنفيذها . ولم أكن أدرك كل مايعنى غير أنه كان يؤلمنى حديثه عن أشياء قد تحدث بعد موته .

ومنذ ذلك الحين وأنا أذكر مبلغ اهتمام أبى بمجرى الامور فى هذا البلد ، فقد كان يهتم خاصة بالضرائب ونظام الاحتكار والاتحادات النقدية . فلو ان لمثل هذه الامور خطرها ، فلماذا لايحفل بها غيره من الناس ؟ . . الحق لم يكن أبى كغيره من الرجال ! وتمر بى لحظات اشعر فيها أنه أوتى القوة على التكهن بالمستقبل كما لو كان يسبق الزمن ، أو كأنه يعيش فى حياتى المقبلة .

ومن اقوال ابى المأثورة « ان المال لايمكن ان يجلب مثل هذه النسب المرتفعة من الارباح الى مالانهاية ، فالرجل الذى رهن قطعة ارض يمتلكها بفائدة عشرة او اثنتى عشرة فى المائة لم يعقد صفقة رابحة . فاذا لم يتحد الفلاحون ، فان الاقطاعات الكبيرة ستجور على كل مايمتلكون . ان ذلك البلد ملك للشعب ، غير ان الشعب لم يتعلم بعد كيف يتولى الامر فيه ، فهو مضلل دائما

ولم تتح له الفرصة مطلقا ليدرك الحقيقة ويطالب بحقه »

كان ابى مهتما كذلك بالحرب التى اندلع اوارها عام ١٩١٤ ، وكان يقول ان بعض ذوى الاغراض الخاصة يتمنى ان يلقى بنا فى اتونها ، وان الدعاية لها قد نشطت فعلا بدليل اننا نعطى قروضا اجنبية كثيرة . ثم يعقب قائلا « ان من مساوىء الحرب انها تذهب بخيرة الرجال والشبان » .

أخيرا نعثر على النهر . انه هنا مجرد غدير صغير يشق طريقه منحدرا بين شاطئين عشبيين تعلوهما اشجار الصنوبر والسرو السامقة ، وتتناوب عليه الشمس والامطار ، وتمتلىء الاحراش بالاصوات ، ويدور النهر نحو الشرق ثم يتجه الى الشمال ، وينحدر نحو الجنوب ، ثم نحو الغرب حتى لتظنه يجرى الى غير غاية او هدف ، ومع ذلك فنحن نعرف الميسيبى ونثق به ، فمهما يغير اتجاهه ومجراه ، فسوف ينتهى بنا الى مزرعتنا . ورسونا عند مجرى سريع ، وقد اصطبغت السحب فى الغرب بلون قرمزى ، فاخرجنا القارب الى الارض واخذنا ندق خيمتنا ، ثم نشعل نارا لطهو بعض الطعام .

وتداعب السنة النار ظلال الغابة ، وتفوح رائحة شواء سمكتين كبيرتين من الوعاء .. وينعق بوم من بعيد ، وتترقرق المياه فوق الصخور ، ونقف نحن فى الهواء المختلط بالدخان نزيح عنا ارجال البعوض ... وناكل ونتسامر . ثم يغشى خيمتنا الظلام ، وتنشط الضفادع والصراصير ، وتهجع ذكريات اليوم فى راسى الى ان افيق من النوم عند شروق الشمس فاحدد مكمنى ، اذ ليس من السهل ان يضل المرء فى رحلة نهرية كهذه

***

وافيق من حلمى على منظر ركام غبراء معتمة تنتشر تحتى . وقبل ان اهبط مسافة مائة قدم كان الضباب الكثيف قد لفنى ، فاقرر ان اطير على ارتفاع الف من الاقدام بدلا من الف وخمسمائة غير انى لا ارى رغم ذلك الا لمحات خاطفة مشوقة للبحر . وانصرف ثانية الى كابينة قيادتى واجهزتى والى ركابى الوهميين الذين احملهم معى ، ويقبع واحد اواثنان منهم خلف كتفى مباشرة ، متصلين بى بالصوت احيانا وبغير كلام أحيانا أخرى !!

أخذت وطأة الضباب تخف ، وها هى « روح سانت لويس » تنطلق فى سماء زرقاء وبين سحب ناصعة بيضاء وتحت اشعة

الشمس المتلالئة ، فيبهر سناها العيون التى اعتمها الضباب .
ولقد طامنت الريح من سرعتها، ومال اتجاهها الى الخلف، وهكذا
انقص خمس درجات من اتجاهى لمعادلة دفعها . ومازال السحب
تتراكم أمامى، وعلى كلا الجانبين، وتتخللها قنوات متشعبة تكشف
عن جو صاف . فاحرر نفسى من اجهزتى الى حين ، واتطلع
حولى ثانية ، فان التشبث بالحياة رائد كل حى .

الساعة الآن السادسة وخمس دقائق ، وبذلك اكون قد اهملت
تسجيل قراءاتى لاكثر من ثلاث ساعات . لكن ماجدوى التفكير
فى ذلك وانا موشك ان اخوض غمار السحابة المقبلة قبل ان
اسجل اى مجموعة من القراءات؟ انى لافتقد السماء فوقى، وها انذا
قد جاوزت العشر الساعات منذ ان بارحت نيوفوندلاند فلا بد
اذن من ان ابلغ الساحل الايرلندى فى اقل من ثمانى ساعات ...
وبعدها بستمائة ميل اكون محلقا فوق باريس . اى اننى سانتهى
من رحلتى فى خلال اربع عشرة ساعة . هذا اذا صفا الجو ،
واستمرت المحركات دائرة ، وهدأت الريح ، واذا لم اكن قد
انحرفت كثيرا عن الطريق !

ان البحر والسحب والسماء لتختلط كلها فى عينى ، فهناك
سحب تتوسد المحيط واخرى لاتكاد ترتفع عن سطحه ، وغيوم
تسبح على جميع المستويات الى ارتفاع عشرين الف قدم ، وتتجمع
كلها فى رقع او كتل اوطبقات . ويتوالد الضباب بغير انقطاع .
انى اطير فوق الغيوم ، ومن تحتها، وبين طياتها ، كما لوكنت اتسلل
بين خلايا مستعمرة اسفنجية هائلة .

وها هى اشعة الشمس تغمر الكابينة ، وتنجذب عيناى الى
الشمال فارى تحت جناحى الايسر ، وعلى بعد بضعة اميال ،
خطا ساحليا يمتد بمحاذاة اتجاهى وتبدو عليه تلال قرمزية
باهتة ، ومجموعات من الاشجار والصخور الساحلية الناتئة ،
وتحيط به جزر صغيرة ذات احراش . ولكننى لا ازال فى
وسط المحيط الاطلنطى ، وعلى بعد الف ميل تقريبا من الارض!
انى انفض راسى واعاود النظر، ولا شك انى الآن فى تمام اليقظة،
ومع ذلك فلا يزال الشاطىء يلوح لى ! ..

انى اعلم عن يقين ان ليس هناك يابس يتوسط المحيط ،
فلا شىء هناك بين جزر جرينلاند وايسلاند شمالا ، وجبال الازور
جنوبا . اذن فلا بد ان يكون ماارى محض سراب ، او جزرا
من الضباب انتشرت على البحر كالنباتات المتطفلة الداكنة ،

واتخذت ذلك الشكل الخادع المضلل . ام ترى قداكتسحتنى خلال الليل زوبعة عاتية والقت بى نحو اوربا ؟ حينئذ يكون ماعبر بمحاذاته الآن ليس الا الساحل الايرلندى . ثم ها هى جزيرة تعترض سبيلى وقد حفلت بالاشجار والتلال ، حتى اذا اقتربت منها وجدت ان ما اراه من اشجار وتلال ليست الا ثغرات فى وسط الضباب ، وان ما ظننته شطآنا ان هو الا حزم متكاثفة من الضباب .

وتذوب السحب وترتفع كلما ازدادت زاوية الشمس انفراجا . فان الافق يشرق الآن فى وضوح وجلاء ، ولا بد ان انشط للعمل ، فما من سبيل الى اهمال حساب الطيران بعد الآن . وكل ساعة اقضيها فى تبلد وجمود تزيد امر طيرانى خطورة ومجازفة وتدمغنى بالعار كطيار . اجل انى لاخجل من نفسى فالشدائد تمتحن الرجال ، والآن اذ اواجهها ارانى اخور ويقصر جهدى . انى اطير كمن يسير فى نومه موليا بطائرتى شطر وجهة اتخذتها منذ ساعات .

وقد اوشكت الساعة الثالثة والعشرون من طيرانى ان تنصرم ، ولم تبق لى من قوة بعد ، فلا يعنينى بعد الآن امر تسجيل القراءات التى امامى ، وقد ارتبكت تتابعها ، واصبحت على بعد ٢٣٠٠ ميل من نيويورك ، ولم يبق لى سوى ١٣٠٠ ميل كى اصل الى باريس . ان انحرافى بتلك الدرجات الخمس عند سانت جونز لابد أنه قد قادنى الآن الى شمالى خطى المرسوم . وعلى ذلك فانى اعدل من اتجاهى وازيل اثر ذلك الانحراف . كما يجب على ان اضيف ثلاث درجات لتغيير الاتجاه . ولكن ما الحال فى العوامل الاخرى ؟

دعنا نرى .. انى اتجاوز فى سرعتى التسعين ميلا فى الساعة بقليل ، كما يتضح من جهاز السرعة . فلو فرضنا ان الريح قد اضافت الى سرعتى ثلاثين ميلا اخرى اذن استطيع ان اضيف عشرين ميلا على كل ساعة مضت منذ ان بارحت نيوفوندلاند الى معدل سرعتى التى كنت اقدرها بمائة ميل . ولكن متى غادرت نيوفوندلاند ! .. متى غادرتها ..؟ ! يبدو اننى افقد القدرة كلية على التفكير بالارقام . ان سانت جونز تبعد بمقدار احدى عشرة ساعة وربع الساعة عن نيويورك واننى الآن على بعد ثلاث وعشرين ساعة من نيويورك . فاذا طرحت احدى عشرة من ثلاث وعشرين بقى ضعف الاحدى عشرة اى اثنتان وعشرون ، وبعد ذلك

باضافة احدى عشرة الى اثنتى عشرة يكون المجموع ثلاثا وعشرين نعم ثلاثا وعشرين ، لكن ماذا أريد من الثلاث والعشرين ؟! . وماذا انا صانع بها ؟ ! لقد اختلط على الامر ، ويجب ان ابدا من جديد بعد دقيقة او اثنتين حين يصفو ذهنى .. نعم انى سادع عقلى يستريح لدقيقة أو لدقيقتين ثم اعيد الكرة من جديد

***

ويطرق اذنى صوت مستر ليفرمور استاذى فى الجامعة وانا بعد طالب بكلية الهندسة ، وهو يوجه كلامه لى قائلا :

« انك تفوق بالتدبرج معظم رفاقك فى العمل وانت نائم . لكن ماهى مشكلة الرياضة معك ؟ » لقد عدت كما كنت طالبا ... ويحدثنى مستر بروسيوس مدرس اللغة الانجليزية قائلا :

« لتدبرج ان موضوعات الانشاء حسنة ، لكن الى متى تخطىء فى الهجاء والترقيم ؟ » .. كنت اود ان انقطع عن تلقى دروس اللغة الانجليزية لاتفرغ لتعلم الهندسة فربما يمكننى بذلك ان اجعل متوسط درجاتى يعلو عن النهاية الصغرى بكثير .

من يدرى ؟ .. ربما لو انى كنت تلميذا افضل مما كنت لعرفت الآن ماذا يجب ان أفعل بالرقم ٢٣ . . فلعل ذلك العجز منى الآن هو بمثابة عقاب لى على اهمالى فى الاستذكار وتقصيرى فى حفظ الشعر اللاتينى واستيعاب مصطلحات علم الطبيعة . قد يكون فى الرقم ٢٣ مفتاح الوصول الى باريس الا انى اعجز عن استعماله وتكون النتيجة هكذا :

« رسب فى امتحانه لانه عجز عن حل مسالة فيها س=٢٣ »

الدفة اليمنى خمس عشرة درجة

ويستثنى من ذلك امر واحد فقد كان ترتيبى الاول فى جميع السنوات فى مدرسة الطيران العسكرية العليا بتكساس ... والحقيقة انى عكفت على دروسى فى تلك المدرسة كما لم اعكف من قبل . فقد كانت شارة الجناح التى ترمز الى سلاح الطيران الجوى هى فى نظرى كجواز المرور الفضى الى عالم الطيران ، وهى التى تمنح الحق فى ركوب جميع الطائرات الحربية ، وهى السبيل الى الرقى فى مراتب السلاح .

***

ولأبدا الآن حسابى من جديد . فقد غادرت سانت جونز فى الساعة السابعة وتسع دقائق من من الليلة الماضية ، وتشير الساعة

الآن الى السابعة والعشرين دقيقة.. اذن فقد بعدت عن نيوفوندلاند بمقدار اثنتى عشرة ساعة . فلو كان معدل سرعتى مائة ميل فى الساعة فلا بد ان اكون الآن على مسافة تقل عن السبعمائة ميل من الساحل الايرلندى . ولكنى الاحظ ان دفع الهواء الخلفى اقوى مما كنت اتوقع .. فلو فرضنا ان معدل سرعتى كان مائة وعشرين ميلا فى الساعة منذ مغادرتى لسانت جونز فاكون بذلك قد قضيت اثنتى عشرة ساعة طائرا بسرعة مائة وعشرين ميلا فى الساعة . ان طيران عشر ساعات بسرعة ١٢٠ ميلا فى الساعة يجعلنى اقطع ١٢٠٠ ميل واثنتا عشرة ساعة تساوى ١٤٠٠، ميل و ١٤٤٠ من ١٨٦٠ يبقى ٤٠٠ ميل . وبذلك قد اكون فى هذه اللحظة على بعد اربعمائة من الاميال من الساحل الايرلندى

وقد اكون اقرب من ذلك، اذ ربما تكون قوة اندفاع الريح قد وصلت خلال الليل الى ستين ميلا فى الساعة . فلو ان معدل سرعتى قد وصل الى ١٥٠ ميلا فى الساعة اثناء الليل و ١٢٠ ميلا فيما بعد ذلك .. لكن .. لا .. ان هذا التقدير يبدو مبالغا فيه ولا يحسن اتمام الحساب طبقا له ، فلست ابغى ان اصدع راسى بارقام اخرى . افضل لى الا اعول كثيرا على الريح . ساقدر المسافة باعتبار ان معدل سرعتى هو ١٠٠ ميل فى الساعة وفق تقديرى الاصيل ، والا اصبت بخيبة امل مثبطة لو انى لم ابلغ ساحل ايرلندا فى الوقت الذى احدده . ولست اهلا لمزيد من الابتئاس ولا ابغى ان اغرق فى الآمال .. وفى الريح المسايرة .

ولكن اى تعديل ساجريه فى حسابى خاصا بتيارات الرياح الجارفة ؟ واثر الدوران حول السحب المشحونة الراعدة، وتلك الساعات الطوال التى كنت انحرف فيها شمالا عن طريقى ؟ انها لمشكلة اخرى . ساستريح لبضع دقائق اخرى ، ثم احاول ايجاد الحل .

الفصل التاسع

منذ بضع دقائق كانت سحب متنـــاثرة تسبح فوق راسى ، وكنت اطير فى ثنايا ظلالها ، وكانت اشعة الشمس تسطع حينا فى الكابينة ، وتخبو حينا آخر. أما السماء الآن فلا شية فيها ، والمحيط المتوهج يمتد الى الافق انه صحراء لانهاية لها ، وكان وهجه كالقذى فى عينى .

هذا هو نور النهار الصراح الذى كنـت آمـل ان يرد الى النشاط ، ولكن شيئا ليس على ما يرام ، فلا أزال مذهـولا كما كنت عند بزوغ الفجر. وتغمض عيناى وتلبثـان كذلك لحظات كثيرة ، ولايقوى اى جهد عقلى ابذله على الابقاء عليهما مفتحتين. لقد عجزت عن التحكم فى عضلاتهما ، وما زلت غارقا فى احلام اليقظة ، وما زلت اطير فى خط سير على غير هدى .

لم لا استطيع تحطيم اغلال النـوم . ان ذهنى ليزوغ من مشاكل الطيـران ، وها انذا قد قطعت اكثر من نصف الطريق عبر شمال الاطلنطى ، واوشـك الصباح ان يولى ـ انه الصباح الثانى فى هذه الرحلة ، ولست اعلم عـلم اليقين الموقع الذى انا فيه . ترى الى اين توجهنى هذه البوصلة ! قد تكون «روح سانت لويس » منحـرفة عن الخط الدائرى العظيم المرسوم فى خريطتى مدى مئات من الاميال .

انى اضيع الوقت ، واضيع الوقود، فضابط المخلوط وصمام الوقـود مفتوحان بغير دقة . هل اصبحت من الضعف بحيث لا استطيع التماسك حتى اتبين خط السير ؟ هل غدت هذه الساعات من الاسترخاء وانا ذاهب الوعى اجـل شأنا عـندى من الهبوط فى باريس ؟ يجب على ان اصحو، وان اركز تفكيرى واتخذ القرارات . ها انا الطم وجهى بيدى فى شىء من الحدة ولا اكاد اشعر بوقع اللطمة ، فالطم نفسى مرة اخرى بكل ما فى من قوة . لا جدوى ! لقد صرت كالمشلول من التعب ولا فائدة من الاعادة .

بيد ان باريس مازالت دونها الف ميـل أو تزيد ، ويجب ان استعد للاهتداء الى الساحل الاوربى فى نقطة قاصية عن خط السير الموضـوع ، حيث اجد هذا الساحل مغمورا بالضباب فأحلق فوق السحب طيلة الليل. ليلة اخرى؟ كيف يتسنى لى ان اجتاز مثل هذه المحن وانا عاجز عن أن اوقظ ذهنى، و

انعش جسمي ؟ لقد عجزت عن ذلك فليس امامي الا الفشل والموت . ان الحياة ذاتها في كفة القدر ، فاذا انا تخاذلت الآن، فسأمسي في عداد هذه الاشباح الراكبة في طائرتي. لقدصعدت الى الطائرة منذ ساعتين فيهيئة شفافة وملأت المكان ، وهي تتحدث باصوات بشرية، وتسدى الي النصح ، وتفضي الي برسائل ذات بال من عالم غير منظور .

ها أنا اثنى ذراعي وساقي ، وادلك عضلات الصدر والمعدة، وادق بقدمي ، وانتفض قائما قاعدا ، وادفع بالعصا الى الامام لألقي بثقل جسمي على الحزام ، ثم اجذب العصا الى الخلف لألصق جسمي وثيقا بمقعدي. لسوف امزق هذا النسيج الذي يلفني في النوم ولكن .. ولكن اشد ما احتاج اليه هو التنفس – الهواء – لقد اضطربت لوحة الاجهزة امامي ، واخذ عقلي يدور فانثنى الى جانب الكابينة وابرز راسي الذي اعتراهالدوار من النافذة . هل انا هابط ام صاعد ؟ لقد زال الشعور بالطيران السوى – انى اجتذبالعصا الى الخلف – من غير افراط والا – لفة محورية – قفزة – ليس للأفق وجود – لقد حل بي الاغماء .

وها هو الهواء البارد المندفعمن النافذة المنزلقة يفتحجفوني قسرا ويملأ رئتي هواء .. فهل استمر في الوعي ؟ انى شديد القرب من سطح الماء . انى اتنفس بعمقولكنرئتيلاتسمحان بالمزيد .. البحر والسماء والاجهزة يغشاها ظلامحالك – رب هب لى من لدنك قوة !

المحيط يعود اليلونه الاخضر ، والسماء تكتسى بزرقتها ، ووجوه الاجهزة ترنو الي . والارقام تشخص جلية ظاهرة . لقد كنت معلقا على حافة الآخرة ، ولا يمسكني عنها الا تعلق اطراف اصابعي الموجودة امامي . اما الآن فاني احس بقوة تنبعث فى من جديد فأصعد الى اعلى . لقد استعدت وعيى

اخذت «روح سانت لويس» تصعد ببطء فأدفع عصاالقيادة الى الامام وامسك بالدفة اليسرى لأحول دون دورانها ، وابقى على راسي في وجه تيار الهواء الداخل من النافذة ، واستنشق الهواء الى اعماق صدري ، ويشترك في هذه الصحوة ذهني وحواسي ، لقد وفقت آخر الامر الى كسر شوكة النوم ، لقد امدتني رؤية الموت بآخر ماعندى من القوة . انى اشعر كما لو كنت ناقها من مرض عضال . وجلست في هدوء اطل من

النافذة المفتوحة حتى استعيد قوتى وثقتى بنفسى . ما ابهى المحيط ، وما اصفى السماء ، وماأشد جذوة الشمس. ومهما يكن ما تضمره الساعات القلائل المقبلة فيكفى ان اسعد بالحياة فى هذه اللحظة .

اخذت استعرض موقفي ، وهذا هوالجزء الأعظم من المحيط ورائى . اما المسالة العاجلة فهى تصحيح اتجاهى صوب ايرلندا وهى اقرب ارض للهبوط . ولايزال فى الخزانات وقود كثير؛ وليس بالطائرة ولا بمحركها ماينم عن خلل او عطب . وما برحت مؤشرات الاجهزة فى مواضعها ، وانا فى غاية اليقظة واقترب وقت الظهيرة من اليوم الذى سوف احط فيه على ارض اوروبا .. فى باريس .. بمطار لبورجيه .

انى انظر الى عقرب الدقائق فى الساعة وهو يتحرك — ٧٫٥٠ — ٧٫٥١ — ٧٫٥٢ حسب توقيت نيويورك — وقد انقضى يوم كامل منذ ان حلقت . فى هذه اللحظة بعينها من امس كنت قد عبرت اسلاك التليفون الممتدة فوق نهاية المدرج فى لونج آيلاند .

والآن فلأكتب ما يلزم قيده فى سجل الرحلة — كلا ان الطيران اهم من ذلك ، ولأؤجل مشروعاتى الى ان يصفو ذهنى. لقد قر فى نفسى اننى درت وانحرفت جنوب طريقى المرسوم منذ ان غادرت مدينة سانت جون فى نيوفوندلاند عند اصيل الامس لقد كنت عندئذ على بعد ٩٠ ميلا جنوب طريقى الدائرى الكبير . ولكننى عوضت ذلك الانحراف. ولهذا يجب ان اسقط ذلك من حسابى. ها انا ابسط الخرائط على ركبتى واشرع فى تقدير قيمة العوامل الدافعة نحو الجنوب .

فأولا هناك الدوران حول نقط تجمع الصواعق ليلة امس. وكان ذلك انحرافا نحو الجنوب فى زاوية تبلغ خمس عشرة درجة او عشرين . فلما اشرق القمر انثنيت عدة مرات نحو الشمال لتعويض الانحراف الاول نوعا ما . ومن المحتمل ان تكون مسافة الانحراف الجنوبى عن الطريق المرسوم ما بين خمسة وعشرين ميلا وخمسين ميلا .

والعامل الثانى الذى يجب أن اتدبره هواضطراب بوصلاتى، ذلك الاضطراب الشديد من جراء الزوبعة المغناطيسية . وكان ظاهرا ان الذبذبة الى احد الجانبين تعادل الذبذبة الى الجانب المقابل . فلا مناص لى من احتسابه عاملا مجهولا ارمز

اليه فى معادلتى بمقدار «س» . وهناك اوقات كنت اضطر فيها الى الطيران على هدى النجوم ، ولكن النجوم تغرى الطيار بالاتجاه صوب الجنوب نظرا لسيرها فى السماء . وسوف احتسب لهذا العامل انحرافا آخر نحو الجنوب من خط سيرى يبلغ عشرة اميال الى عشرين ميلا .

والعامل المؤثر الرابع هو الجهل باتجاه الرياح العليا وسرعتها فى ليلة الامس وفى صباح اليوم . ولدى من الاسباب ما يؤكد ان ريحا كانت تدفعنى من الخلف فساعدتنى على الطيران عندما كنت فوق السحاب على ارتفاع شاهق ، ومن الجائز ان تكون هذه الريح قد انحرفت بى اميالا عديدة نحو الجنوب . ولما لم يكن هناك من سبيل الى الجزم بشىء من هذا ، فيحسن ان نحتسب هذا العامل ايضا على انه مقدار مجهول .

والآن يجب أن احسب التعويض فى الاتجاه صوب الشمال . لقد مرت الساعات السبع الاخيرة وانا اتهاون فى تغيير اتجاه البوصلة كل ساعة لاحافظ على سير «روح سانت لويس» فى الاتجاه الدائرى . ولعل هذا الاهمال قد ابعدنى نحو خمسة اميال او عشرة الى شمال خط السير . وقد حدث انحراف شمالى اخطر شانا من هذا بسبب الطيران عدة ساعات وانا فى شبه غيبوبة وعلى غير هدى . وكنت تارة انحرف درجتين او ثلاثا عن الاتجاه المرسوم ، وتارة عشر درجات ، بل كنت اصل الى عشرين درجة من الانحراف ، وكان مؤشر الاتصال الارضي يقف على يسار المركز ، فلأقدر هذا التجاوز بنحو خمسة وعشرين الى خمسين ميلا .

وجملة ذلك كله ان المعادلة التى بين يدى تحوى فروقا جنوبية مقدارها من خمسة وثلاثين الى سبعين ميلا ، وفروقا شمالية مقدارها من ثلاثين الى ستين ميلا ، يضاف اليها مقداران مجهولان . ومن الحكمة أن أقدر أعظم قيمة لهذين المقدارين المجهولين فى كل من الاتجاهين ، وبذلك يمكن تحديد أوسع مدى شمالا أو جنوبا تكون طائرتى قد بلغته .

فلنفرض أن الرياح العليا المجهولة كانت تهب دون انقطاع ليلة امس وصباح اليوم من الشمال بسرعة معدلها خمسون ميلا فى الساعة ، فاكون بذلك قد انزلقت مسافة ٣٥٠ ميلا نحو الجنوب ، فاذا اضفت الى هذه المسافة ٧٠ ميلا اخرى فى مقابل الالتفاف حول مركز الصواعق وفى مقابل السير على

هدى النجوم ، كان مجموع ذلك ٤٢٠ ميلا. واذا قدرت اضطراب العقارب بنحو ٥٠ ميلا بلغ المجموع ٤٧٠ . ويجب على ان اسقط من هذا المجموع ٢٥ ميلا وهى الحد الادنى للفرق الناشىء عن ترك عقرب البوصلة مائلا الى اليسار، فيكون الباقى ٤٤٥ ميلا

القيت نظرة على الخريطة فوجدت ان ٤٤٥ ميلا تخرجنى عن نهاية الخط المرسوم . فلو كنت قد امعنت فى الجنوب الى هذا المدى ، وحافظت على اتجاهى الحالى ، فسوف اصل الى الساحل الاوروبى فى نقطة من خليج بسكاى الذى يلاطم اقاصى فرنسا ، ويكون وصولى فى الظلام. واذا حجبت السحب ضياء القمر فلن استطيع ان اتبين معالم الساحل ، او اية مدينة من تلك المدن الاجنبية ، وعندئذ يجب ان اقلل انسياب الوقود واظل فى يقظة حتى يطلع الفجر ، وربما لا يبقى معى بعد ذلك من الوقود مايبلغنى باريس .

قد يكون من الافضل الانحراف حوالى عشرين درجة صوب الشمال، ولو ادى ذلك الى ان اصل الى ايرلندا الواقعة بعيدا عن طريقى جهة الشمال . فاذا صادفت البر قبل الظلام استطعت تبين النقطة التى اكون فيها ،ومنها اتوجه الى مطار لبورجيه

ومن الممكن ايضا ان تكون « روح سانت لويس » شمال الطريق المرسوم . فلنفرض ان ريحا جنوبية كانت تهب ليلة امس فوق السحب بسرعة ٥٠ ميلا فى الساعة ، واذا ضرب هذا الرقم سبع مرات كان الحاصل ٣٥٠ ميلا من أثر الرياح .يضاف اليها ٥٠ ميلا فى مقابل اضطراب عقرب البوصلة ، ويضاف اليها كذلك ٥٠ ميلا أخرى فى مقابل ذبذبة البوصلات ، لان هذا الاضطراب يحتمل ان يكون قد انحرف بى الى اى جهة من الجهتين . ثم يضاف الى ذلك كله ١٠ اميال فى مقابل عدم المحافظة على الاتجاه بدقة مع طول الوقت فيكون مجموع ذلك ٤٦٠ . واذا طرحنا من هذا المجموع ٥ اميال فى مقابل الالتفاف حول مركز الصواعق و ١٠ اميال فى مقابل الاسترشاد بالنجوم، وهو اقل ما يمكن تقديره ، فيكون الباقى بعدهذا ٤٢٥ ميلا

فلو كنت على هذا البعد شمال الطريق المرسوم فسوف اصل الى الشاطىء الاسكتلندى . فلو طرحت عشرين درجة من اتجاهى على افتراض وجودى جنوب الطريق بمسافة كبيرة فقد اخطىء الجزر البريطانية البتة. ومعنى ذلك اننى اصل ليلا الى الساحل النرويجى ذى الضباب والاخاديد .

الرياح الشمالية والرياح الجنوبية - ولكن هناك احتمالات اخرى - لنفرض اننى كنت اطير فى مواجهة الريح خلال الليل ودفعتنى ريح شرقية سرعتها خمسون ميلا فى الساعة ، فان معدل سرعتي ينخفض الى النصف ويجعلنى ذلك على بعد ١٠٠٠ ميل من ايرلندا فى هذه اللحظة . فاذا حولت البوصلة ٢٣ درجة الى الشمال اتجهت نحو مدينة جلاسجو .

ولنفرض - حمدا لله على صحة ذلك الفرض - ان الرياح الخلفية التى تدفع طائرتي كانت قوية ، وكانت تهب بمعدل سرعة قدرها ٥٠ ميلا فى الساعة ، فلابد ان اكون الآن على بعد ٣٠٠ ميل من ايرلندا . واذن فلاحاجة الى الالتفات نحو الشمال ، وسوف أصل الى الساحل الفرنسى حتى وان كنت فى جنوب الطريق المرسوم ، ويكون وصولى اليه قبل حلول الليل .

هناك اذن ثلاثة ظروف ضد الاتجاه الى الشمال وظرف واحد فى صف هذا الراى . ويبدو ان الراى الاصح هو الرجوع الى الخطة الاصلية للطيران ، وهى التى وضعتها فى سان دييجو منذ بضعة اسابيع عندما كنت فى انتظار اتمام بناء الطائرة . فقد كنت جالسا فى المصنع وجميع الخرائط منشورة امامى ، وقررت الا اغير اتجاه البوصلة الا بناء على اسباب معلومة ومؤثرات شديدة الرجحان ، حتى اقطع الجانب الاعظم من عرض المحيط . قدرت مركزى شرق الطول القاطع للساحل الايرلندي بمسافة ١٠٠ ميل ، فينبغى ان ابحث عن البر . فاذا لم يقع نظرى على اى ارض فالواجب ان انقص ثلاثين درجة من اتجاهى ، وبذلك لابد ان اصل عند مكان ما من ايرلندا أو انجلترا او ساحل فرنسا الشمالى ، مهما يكن اتجاه هبوب الرياح فى الرحلة ، ومهما يكن فى الطريق الملاحى من الاضطراب .

سأقدر متوسط سرعة طيرانى بمائة وعشرين ميلا فى الساعة منذ ما خلفت نيوفوندلاند . وعلى فرض اننى قد ضيعت ساعة فى الصعود والالتفاف واضطراب البوصلات والطيران المضطرب اكون الآن على بعد ٤٢٠ ميلا من ايرلندا . وسوف امحو الفروق الجنوبية ، فليس بينها اختلاف يدعو الى تغيير خط السير .

والآن فلأبحث فى سرعة الرياح ملقيا نظرة على الامواج فأجد اتجاهها يكاد يكون موازيا لخط سيرى ، وسرعتها حول ٣٠ ميلا فى الساعة . واجد الخط الدائرى المرسوم فى خريطتى

بشير الى نطاق مغناطيسى عندالدرجة ١١٩ وببعد حوالى٤٠٠ ميل من ايرلندا ، فاذا اضيفتدرجة واحدة فى مقابل الانزلاق نحو الغرب كان المجموع ٢٠٠ درجة، ولكن هناك ريحا سرعتها ٣٠ ميلا فى الساعة تهب من موقع ينحرف عنى بمقدار٢٩٠ درجة فلابد ان تكون هذه الريح تزحزحنى بنحو ٥ درجات. واذا طرحت الخمس الدرجات من ١٢٠ درجة كان الباقى ١١٥ درجة .

وهبطت بعض الشيء لأتبين بوصلة الاتصال الارضى ..فوجدت اننى اكاد اتبع خط السير المرسوم ولا ينحرف الا بمقدار درجتين فقط . ولعل تلك الساعات التى غبت فيها عن الصواب لم تذهب سدى . وقدتكون الراحة التى استسلمت لها والاحلام والاغفاءقدساعدتنى على استجماع القوة التى تعدنى لاحتمال مشاق الطيران بعدالظهر واثناء الليل .

فلما اتممت خططى الخاصةبالطيران اطمانت نفسى ، وارتاح ضميرى ، واخذت اسرح الطرففى سكينة وهدوء على صفحة البحر ، وعلى حافة الافق يمنة ويسرة . فان كنت قد انحرفت كثيرا عن طريقى نحو الجنوب ،فسوف تقع عينى على بعض السفن ان عاجلا وان آجلا .وكانت الشمس منفوقى ترسل اشعتها الملتهبة من النافذةالعلياللكابينة ، ولشد ماتلهفت الى الاستظلال بجناح احدى الطائرات كما كنت اصنع بين كل رحلة واخرى .

وبرزت الى صفحة ذهنيذكرى قديمة ، وكانني ارى هضبة تتوقد باشعة الشمس قريبة منمدينة ردلودج بولاية مونتانا ، وانا وصديقى لينش جالسانفى ظل الجناح الاسفل لطائرة ستاندارد نتطلع الىقدوم راكببرغب فى نزهة بالاجر فى الطائرة . ولم نكن قد طرنا طولاليوم . واخيرا اذا بسيارة خاصة تنعطف من الطريقالرئيسى وتقف قريبا منا . ثم قفز منها سائقها وهو رجل اسمر ، وعلى راسهقبعة عريضة الحافة ،وهو شديد الشبهبالزراع .

فقال : « كيف حالكما . اناتيرنر هذا هو اسمى . كمتطلبان لكى تطيرا بى فوق المدينة ؟ »

اجاب لينش : « سنمتعكبنزهة طيبة حقا نظير عشرة دولارات .. » فقال القادم : « حسنا لقد اتفقنا » .

فشددنا السيور حول جسمالراكب فى مقعد بالكابينة الامامية ، وادرت انا مروحةالمحرك ،وحلق لينش بالطائرة.

ولم يكن هناك شبر واحد من الظل بعد أن مضت الطائرة ، وصرت أتجول ذهابا وجيئة فاذا فاذا بقدمى بعض الحصى فى جحور الكلاب البرية . ثم عادت الطائرة بالراكب بعد خمس عشرة دقيقة ، فناولنا ورقة ذات عشرة دولارات ثم سار فى خيلاء الى سيارته فركبها ، واسرع دلابتعاد عنا .

وابتسم لينش فى وجهى وقال : « سليم : لم يسبق لى فى جميع السنوات التى طرتها أن ركبت الطائرة مثل هذه المرة، فقد نادانى الرجل بعد ارتفاعنا، ولم أتمكن من سماع ما يقول ، فاقفلت البنزين ، واذا به يصيح : « سر بى على انخفاض فوق الشارع الرئيسى » . وعندئذ جازفت وطرت به فى محاذاة واجهات الحوانيت على ارتفاع يقرب من مائة قدم ، وأخذ كل من بالمدينة يعدو الى الشارع ، ولاول مرة فى حياتى رأيت هذا المجنون يخرج مسدسين ، ويأخذ فى اطلاق الرصاص من فوق الاجنحة ، وكنا فى قلب الحى التجارى . وقبل أن أتمكن من عمل أى شىء كان قد أفرغ مسدسيه - أتدرى ماذا قال ونحن نستعد للنزول ؟ لقد التفت الى مبتسما وصاح بى : « لقد أمطرت هذه المدينة وابلا من الرصاص وأنا سائر على قدمى ، أمطرتها وابلا من الرصاص وأنا على ظهر جوادى ، وها أنذا قد أمطرتها وابلا من الرصاص وأنا طائر ! » ثم اذا هو يضحك ويضحك ، ولا شىء غير الضحك » .

وامتدت ساعات العصر خاوية حارة آمنة كالسماء اللانهائية من فوقى . وكانت أشعة الشمس تتحول فى الكابينة وتتجه مقدمة الطائرة نحو الشمال فضغطت الدفة اليمنى . لقد كنت فى حلم من أحلام اليقظة . يجب أن أكون أشد حرصا ، اذ لا ينبغى أن أفقد الوعى مرة أخرى .

ان أشعة الشمس لعون كبير فهى تجتذب عينى فى تحركهما بأسرع مما تجتذبهما ابرة البوصلة أو مؤشر الدوران . انى أطرح عن ذهنى ثوب الخمول وارده الى اليقظة والانتباه . ثم أمد يدى فى جيب حلة الطيران التى أرتديها لاخرج منديلا ، فاذا أصابعى تمس شيئا صلبا صغيرا لم أكن قد علمت به من قبل ، وكان مختلطا مع مبراتى وأقلامى الرصاص ، وكانت تتصل به سلسلة صغيرة فجذبتها وأخرجت هذا الجسم ووضعته فى راحة يدى . هذه مدالية من مداليات القديس كريستوفر بها صورة فضية محفورة للقديس بعصاه ،

وللمسيح الطفل ، فمن أين جاءتني هذه الهدية ؟ لقد دسها في جيبي شخص لايرجو جزاء ولا شكورا .
الساعة ٩٫٥٢ ، أى انه قدمرت ست وعشرون ساعة منذ أن حلقت الطائرة . ومن الشطط أن يترك أى محرك على السير طيلة هذه المدة من غير اعتناء بأمره . الا يزال الشحم يصل الى أذرع المحرك بانتظام ؟ والى متى تستمر الطائرة في الطيران اذا تجمد الشحم ؟
ها هي أشعة الشمس تتحرك مرة أخرى وتميل البوصلة الى أحد الجانبين . ولسبب ما لا أستطيع ان أحول دون اتجاه الطائرة الى اليسار . ان شعورى الفطرى بأن ايرلندا تقع شمالا يكاد أن يبطل خطة الطيران التى حسبتها بالعقل . لذلك قررت أن احتفظ بابرة البوصلة فى الوسط ، ويجب أن اكون من اليقظة والانتباه بحيث أستطيع أن افعل ذلك .
ولم أكد أفعل ذلك بضعة دقائق حتى أخذت أحدق في الاشياء الموجودة فى الكابينة ، فى القماش الذى يغطى الغرفة وما فيه من غرز ، وفى آثار قدمى التى طمست دهان الواح الارضية . وسرعان ما تنحرف مقدمة الطائرة نحو الشمال مرة أخرى . ان هذا ليشبه أول طيران طويل فوق الغابات عندما كنت أقود طائرتى الخاصة حيث كنت أدع المقدمة تحيد عن خط السير .
كان ذلك فى شهر مايو سنة ١٩٢٣ . وكنت قد ذهبت الى مطار سوتر بولاية جورجيا لاشترى طائرة من طراز «جيني» وكان هناك نفر من الميكانيكيين يعملون فى تجديد طائرات الجيش القديمة لبيعها . وقد حسبونى عندما وفدت عليهم ذا خبرة بالقيادة . ولكن الواقع اننى لم أكن طرت قط بمفردى ، وكل ماحصلت عليه من التعليم كان ثمانى ساعات منذ عام قبل ذلك . ولم امسك بعصا القيادة آنذاك الا قليلا عندما كنت أطير كميكانيكى مع الفرق التى تلقى البذور فى الحقول .
فلما انتهى اعداد الطائرة التى اشتريتها رأيت أن أسير بها على أرض المطار ذهابا وجيئة عدة مرات قبل أن أحلق بالفعل وأطير ، اعتقادا منى بأن ذلك يعيننى على فهم معدات القيادة . ولم أشعر الا وانا فى الجو ، فاقفلت مفتاح البنزين ، وهبطت الطائرة الى الارض فى شيء من العنف وجناحها الايمن منخفض ، والطائرة تنط على العجلات ، وجهاز الاتزان يحتك بالارض .

وأسرع الى شاب لا أعرفه يعلو وجهه الابتسام ويلبس ملابس الطيران .

وابتدرني قائلا : « لماذا لاتدعني أقفز معك في الكابينة الامامية قبل أن تحاول مرةأخرى ؟ »

وشعرت بالدم يندفع الى وجهي خجلا وأجبته : « الهواء شديد نوعا ما ، ولم أطر منذشهر أكتوبر »

فصعد الى الكابينة الاماميةوجلس وهو يقول : « لاعطينك بعضا من وقتي، وأنا في انتظارالطائرة التي اشتريتها » .

وسرت بالطائرة على الارض ثم ارتفعت في الجو . وبعد ان جربت التحليق والنزول حوالى ست مرات قال صاحبي : « لن تجد مشقة ما فكل مابك أنك صدئت قليلا » .

الدفة اليمنى تميل ثلاث درجات .

لقد أمضيت في مطار سوتر أسبوعا حصلت فيه على مايقرب من خمس ساعات من الطيران المنفرد . وخطر لى بعدئذ انه قد آن الاوان لكي اتخذ من بذرالحقول مهنة أرتزق منها . وعزمت ان أعمل في الغرب ثم في الشمال حتى أبلغ منيسوتا .

وقبل غروب شمس اليوم الاول، وصلت الى مدينة ميريديان بولاية مسيسيبي . وفي صبيحة اليوم الثاني عدت الى الاتجاه غربا ، وهو اليوم الذى ضللت فيه الطريق . ذلك أن المعالم الارضية التي كنت أتبين بها الطريق لم تكن مطابقة للخريطة التي اشتريتها من احدى الصيدليات . ولم تكن البوصلة مركبة في مكانها في الطائرة لانني في لهفتي الى الطيران طويتها مع البطاطين .

وتكاثفت الزوابع وأرغمتني على الهبوط في أحد المراعي . وسقطت عجلاتي في حفرة وانكسرت المروحة ، ورفعت الطائرة ذيلها عموديا في الهواء . وأسرع نحوى عدة رجال وصبيان فسألتهم « أين أكون . أفي مكان ما من لويزيانا ؟ » فقالوا :

« كلا انك في مسيسيبي ، على مسيرة حوالى مائة ميل من ميريديان التي بدأت منها . لقد اتجهت الى الشمال بدلا من الاتجاه غربا .

ولكن ما أيسر أن تطير في سماء الارض اليابسة ، لانك اذا ضللت نزلت الى الارض ، وسألت عن مكانك ، وان نضب وقودك خاطبت احدى شركات البترول في التليفون ، وان حل

بك الاعياء والتعب تمطيت على الخشائش ، واذا شعرت بحاجة الى النوم نمت .

ها انذا أحيد عن الطريق مرة أخرى بمقدار خمس درجات . كلا يجب أن أكون أشد حيطة .

كان ذلك هو الصيف الذى هبطت فيه بطائرتى فى مزرعتنا بولاية منيسوتا . ها هى ذى من تحتى بنهرها وجدولها وما فيها من حقول وغابات . . انها مزرعتنا . وها أنا أتخطى السور وأحط بالطائرة على الارض ، وجهاز الاتزان أول ما يحتك بالارض . لقد نما البوص فى كل مكان ـ والمنزل موصد وعلى بابه قفل . فانا أعلم ان المستأجرين قد غادروا المزرعة لانهم عجزوا عن الحصو ل على مايقوم بأودهم ههنا . حسنا .. لا يمكننى أن أدير مزرعة من طائرة تبعد عنها مئات من الاميال .

كان العمال يقطعون فى الوادى الاشجار التى كان عليهم ازالتها جميعا حتى تغمر مياه سد بايك الارض . لقد عرفت فى ذلك اليوم أن عهد الطفولة قد ولى ، وأن مزرعتى الواقعة على المسيسبى أوشكت أن تصبح فى عداد الذكريات ، واننى قد أروى قصتها لاولادى يوما من الايام ، كما قص على والدى قصة بيته القديم ومذابح السيوكس فى وادى منيسوتا .

الشمس تميل الى الغروب وخفت وطأة الريح ، والاصيل الذابل يحل محل ضياء الظهيرة الساطع ، وتبدو من بعيد سحب داكنة تدل على اقتراب الزوابع . اهى أوروبا ؟ اننى أعرف انها فى مكان ما وراء الافق ، وانها شىء ملموس يابس يشبه أمريكا . يجب أن تكون هناك فالخرائط تبينها ، وانا أعرف كثيرا من الناس ذهبوا الى أوروبا وتؤيد كتب الجغرافيا والتاريخ وجودها . ولكن ماأعظم رقعة المحيط المنبسطة الى مالا نهاية ، وما أفرغه الامن تلك البقعة السوداء .

كنت أطير كالحالم واذا بها تخطف بصرى : نقطة قاتمة فوق سطح الماء على بعد ميلين أو ثلاثة . أهو قارب ! واغمضت عينى ثم فتحتهما ، ونظرت مرة أخرى . أهو قارب صغير ؟ بل عدد من القوارب الصغيرة منتشرة على لجة المحيط ! وتمر لحظات قبل أن يدرك ذهنى اهمية ما أرى . واذا بأثر النعاس يتبدد . أهى قوارب صيد ؟! لا يمكن أن تكون الشاطىء الاوروبى بعيدا . وهذه المراكب الصغيرة ، هذه القطع السابحة فى الماء أهى ايرلندية أم انجليزية أم اسكتلندية أم فرنسية ؟ أيمكن أن تكون

من النرويج أو من أسبانيا ؟ وما مدى اتساع مياه الصيد عن الساحل ؟

لايبعد أول قارب أكثر من ميل، فانخفض بالطائرة الى ارتفاع ٥٠ قدما فوق مقدمته ولا أجد أثرا للحياة على ظهره . هل ذعر الصيادون عند رؤية طائرتي ؟ لعلهم اختبأوا جميعا في قاعها عندما سمعوا زئير المحرك ، او لعلهم آتون من قرية منعزلة لم تحلق الطائرات فوقها أبدا . وهل هذه القوارب ترسو فى شمال ايرلندا أو في مكان ما من خليج بسكاى ؟ وهل أستمر فى طريقى طائرا الى الامام أو أنحرف شمالا أو جنوبا ؟

اتجهت الى القارب الثاني الذى كان يعلو ويهبط فوق الامواج ، فلم أر على ظهره احدا، ولكن ها هى رأس رجل تطل من باب الكابينة ، وبدا الرجل ساكنا لايتحرك وهو يحدق فى . هبطت حتى أصبحت على ارتفاع خمسين قدما من الكابينة ، وأغلقت مفتاح البنزين ليبطل صوت المحرك ، وأخذت أصيح باعلى صوتى : « أين الطريق الى ايرلندا ؟ »

ونظرت خلفى من تحت ذيل الطائرة أتطلع فى وجه الصياد حتى أتبين اى اشارة تدل على فهم ما أقول . ودرت بالطائرة راجعا ، ومررت فوق القارب مرة أخرى ، فرأيت رأس الرجل لاتزال عند الباب لم تتحرك ولم تتغير ملامحها ، كأنها عديمة الحياة . وانى لارى وجهه شديد الاصفرار ـ أم انني أتخيل ذلك؟ انها لتشبه رأسا مقطوعة .

ليست هذه القوارب على اى حال حقيقية ، والا فلماذا لايجتمع بحارتها على ظهورها لمشاهدة طائرتى ؟ أريد من هؤلاء الملاحين أن يظهروا بالمظهر الطبيعي كالاحياء من الناس . لقد ظللت نائيا قصيا كالكواكب والسموات منذ آخر اتصال لى بالناس . والآن لقد عدت الى الارض وأنا فى شوق الى تحية من أهلها .

هل أطير فوق قارب آخر؟ كلا فلا أريد أن أفرط فى ضوء النهار او الوقود . ومن الخير أن ابتعد عن هذه القوارب فان بها شيئا ما يشغل عقلى وروحى . لقد رأيت هذا الصباح جزرا فانقلبت ضبابا ، وقد أفهم معنى السراب، ولكنني لا أستطيع أن أفهم السفن التى تخلو من البحارة . ثم تلك الرأس الجامدة المطلة من الكوة .

— — — —

ودفعت «روح سانت لويس» ومضيت بها طائرا صوب الشرق وأخذت عقارب الساعة تتحرك: الساعة العاشرة وخمس وثلاثون دقيقة . الساعة العاشرة وخمس وأربعون دقيقة . ورقاع السماء الزرقاء من فوقي آخذة في الانكماش ، والطريق مقبل على أعاصير مطيرة، وسحب عاصفة كثيفة تتجمع جهة الشمال .

الساعة العاشرة والدقيقة الثانية والخمسون حسب توقيت نيويورك ، أي انني قضيت سبعا وعشرين ساعة طائرا . فاذا كنت قد قطعت ستين درجة من خطوط الطول منذ أن حلقت، فالساعة هنا تتأخر عن توقيت نيويورك أربع ساعات ، أي حوالى الثالثة بعد الظهر . ها أنا أصحح اتجاهي وأعيد عقرب البوصلة الى الوسط .

ها هو الاعصار الاول - هواؤه بارد ، نقي ، مضطرب في اعتدال . والمطر يسيل على جناحي الطائرة عدة دقائق ... ثم ينقطع وتصفو السماء ... ويهطل المطر من جديد . وأرقب الافق فأرى كلما توقف هطوله بين حين وآخر سحابة منخفضة - لعلها رقعة من الضباب .. أيمكن أن يكون هذا هو البر ؟

انها تبدو كالارض ، ولكنني لا أريد أن أنخدع بسراب آخر . وعلى بعد عشرة أميال أو خمسة عشر ميلا بين صيبين من المطر يوجد عقد ارجواني مسطح من أسفله كصفحة الماء ثم يتقوس من أعلاه . أهذه تلال ؟ انني لم أبرح نيوفوندلاند الا منذ ست عشرة ساعة فقط . فان كانت هذه هي ايرلندا ، اذن فقد تقدمت الموعد المحدد بساعتين ونصف ساعة . أيمكن أن يكون هذا وهما آخر؟ كلا اني محتفظ بصفاء الذهن ، وذهبت عني حالة الاغفاء ، فأنا في يقظة وانتباه . ولم تستطع جزر الضباب سابقا أن تغريني عن الانحراف عن خط سيري ، ولكن الاغواء الآن شديد ، واذا بالطائرة تندفع نحو أقرب موقع من الارض .

وحدقت فيها طويلا وأنا لا أجرؤ على تصديق عيني ، متتبعا الظلال، والخطوط تنقشع عن سواحل بها تضاريس وجبال متصلة . وبرز أمامي وأنا أقترب شاطىء ذو فجوات تقوم من دونه جزر جرداء . أهذه هي ايرلندا؟ ان خضرة الحقول لا تدل على انها حقول اسكتلندا ، والجبال أكثر ارتفاعا من جبال مقاطعة بريتانيا في فرنسا ، وجبال مقاطعة كورنوول في انجلترا .

أنا الآن طائر فوق الساحل الذي يعلوه الزبد ، ابحث عن المعالم البارزة التي تنطبق على الخرائط المنشورة على ركبتي .

وتبدو الجبال عتيقة مستديرة ،والمزارع صغيرة وصخرية ٠ ويقع تحتى خليج كبير مسلوب ،وجزيرة طويلة صخرية ، ثم احدى القرى ٠٠ أجل ان على الخريطة موقعا تنطبق عليه هذه المناظر كلها ـ فانا أجر خطا بالحبر على خط هذا الشاطئ ٠ انها جزيرة فالنشيا ، وخليج دنجل على ساحل ايرلندا الجنوبى الغربى ٠

انى اكاد اكون على خط السير المرسوم بالضبط ٠ فما الذى حدث لكل هذه الانحرافات خلال الليل حول مراكز العواصف ؟ وأين ذهبت أخطاء البوصلة ؟ لاريب أن الرياح التى كانت تعلو سحب العواصف كانت تدفع ذيل طائرتى دفعا شديدا ، وأننى فى انحرافى نحو الشمال كنت ملهما الهاما أقرب الى الصحة والتوفيق من خطط الطيران الموضوعة بالتروى والتفكير ٠ يا المعجب ان هذا هو الطرف الجنوبى لايرلندا! وهاأنا أهبط حلزونيا ناظرا الى القرية الصغيرة ، والناس يركضون خارج المساكن فى الشوارع اللامعة بماء المطر ووجوههم الى السماء ، وأذرعهم تلوح لى ٠ يالله ٠٠ ها هى المخلوقات البشرية ! لقد عدت من الابدية ٠

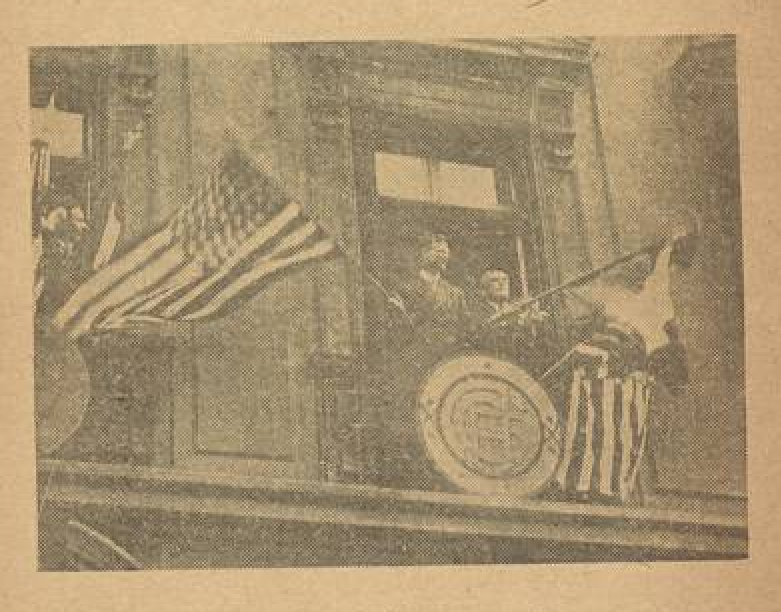
لم تبق الا ست مراحل أطيرها لابلغ باريس ، هى ٦٠٠ ميل فقط ٠٠ وما زالت فى العصر بقية من الساعات الذهبية الضوء ، ثم نور الشفق بعد الغروب ، وسوف أرى فرنسا قبل أن يخيم الظلام ٠ ويتجه خط سيرى جنوبا عبر حقول كيرى الصغيرة الخضراء ٠ وقد زالت عنى الرغبة فى النعاس ، وزالت معه تلك الاشباح التى أخذت تركب معى هذا الصباح ، ولم تعد تقف خلف منكبى تهمس فى أذنى بالنصح الخالص ٠ ولم اتبين قبل هذه الآونة انصرافها عنى ، ولكننى أوقن الآن ان ركاب طائرتى قد تخلفوا عنها وراء قوارب الصيد ٠

انى فى غاية اليقظة ،ولم يعد الزمن ثقيلا بطيئا لاحد له ، ولم يعد الافق خاويا لا أمل فيه ٠ولن أمضى ليلة أخرى فوق السحاب ، أو أدخل فى صراع جديد مع أسوار الضباب المتجمد ولم يبق فى طريقى الا جزيرة واحدة أعبرها ، بل هو طرف ضيق من جزيرة ٠ ثم أنظر الى حدود الجزيرة الانجليزية المرسومة فى خريطتى ٠ نعم لن تمر ست ساعات من هذه اللحظة حتى أصل الى فرنسا وباريس! بالامس كنت أسير فى مطار روزفلت ، واليوم فى مطار لبورجيه ٠

لابد انى كنت على مسافة ثلاثة أميال من خط سيرى الدائرى

العظيم عندما وقع نظرى على ايرلندا . ولو اننى انحرفت عنه مسافة خمسين ميلا لعددت ذلك توفيقا عظيما فى أحسن ظروف الطيران . أما أن انحرف ثلاثة أميال فقط فان هذا من باب - اجل من باب ماذا ؟ الحظ ؟ كلا ان كلمة الحظ لتعبير أتفه من أن يطلق على هذا الموقف ، فهى كلمة تجرى على السنة الذين لم يشرفوا على الحياة من بعيد .

لم اكن أومن بظهور الاشباح . ولكن كيف افسر تلك الصور التى حملتها معى طيلة ساعات عديدة من هذا النهار ؟ صور شفافة فى هيئة بشرية ، وأصوات تتحدث بسلطان وجلاء ، وكانت تقول لى - كانت تقول لى - يالله ! ماذا كانت تقول لى ؟ انى لعاجز عن تذكر كلمة واحدة مما قالت .



لندبرج مع السفير الامريكى
فى باريس
« سمحت بنشرها شركة الاخبار المصورة الدولية »

الختام

لقد اجتازت « روح سانت لويس » في طيرانها مناطق مختلفة الزمن منذ صبيحة الامس. ويتضح من النظر الى الشمس ان الوقت الآن بعد العصر. فان ساعتي المضبوطة حسب توقيت نيويورك تشير الى الحادية عشرة واثنتين وخمسين دقيقة. ومعنى ذلك اني استهلكت من الوقود مقدار ثمان وعشرين ساعة.

وهنا علمت بالقلم الرصاص علامة أخرى على لوحة الاجهزة ، وحولت استهلاك الوقود من خزان جسم الطائرة الى خزان المقدمة، لانني أريد استنفاد ما في خزان المقدمة من الوقود الى أن يفرغ ، حتى يتحول مركز الثقل في الطائرة نحو الذيل استعدادا لاى طارىء قد يرغمني على النزول . لانه كلما زاد ثقل الذيل ضعف احتمال ارتطام مقدم الطائرة وانقلابها عليه .

وتهب الرياح من ثنايا الضباب ، ثم تخف الرياح ، ويخف الضباب ، وتتجلى السماء الصافية ، فتمتد الرؤية الى حدود الافق . اني أتجه في سيرى نحو الجنوب الشرقي على خط وهمي يقسم المحيط الاطلنطي من ناحية الطرف العريض لمضيق سانت جورج . ولا يبعد عن ساحل كورنش الانجليزى أكثر من ساعتين . وهذه هي السفن تتهادى في البحر ، وتقع عيني الآن على أربع منها . ولدي وقود موفور ، وعزم مشحوذ ، وزالت من سبيلي عقبات الطيران الكؤود !!

لا أكاد أصدق أن الجو استطاع حمل كل هذا الثقل طوال هذا المدى البعيد . وقد يصبح في الامكان بعد خمسين عاما أن يسافر جميع الناس على متن الهواء . ولست واثقا من أنني أحبذ وجود الملايين من الطائرات في أطباق الجو ، واني لاود أن أعيش حتى أرى فن الطيران سائرا في طريق التقدم والارتقاء ، ولكنني مولع بما في السماء من عزلة خالصة ، ولا أميل الى تصورها محتشدة بال ...

يتقطع صوت المحرك في دورانه ! واذا بجسدى يتصلب كما لو مستني شرارة كهربائية . وأسمع دقات مضطربة متقطعة بدلا من الصوت المتوازن ، فتندفع يدى العصا الى الامام حرصا على المحافظة بالغريزة على سرعة الطيران . المحرك يفسد ! انها بداية هبوط اضطرارى ! فهل كنت مسرفا في الثقة بنفسي، مسرفا في الخيلاء قبل أن تتم رحلتي الجوية ؟

آه .. لقد نسيت ! فلا خطر هناك ، كل مافى الامر أن خزان المقدمة قد نفد طبقا لرغبتى .وحولت البنزين على الجناح المتوسط ، ثم أغلقت مفتاح الوقود وضابط المخلوط وبدأت تحريك المضخة اليدوية الى الامام والخلف لاغذى المحرك بالوقود ، وعيناى تسرحان نحوالافق بحثا عن السفن التى تجرى فى البحر .. اذا لم يصلح المحرك . وانى لارى سفينتين ، ولكنهما على بعد أميال عديدة منى ، بل أبعد مما يبلغه مدى الهبوط ، ولن تشهدا حتى الرذاذ المتطاير من اصطدام طائرتى بسطح الماء .ولا تزال الريح الى شمال ذيل الطائرة بقليل . ومعنى ذلك انها ستنحرف الى اليسار دائرة على نفسها . يجب أن أتمنطق بحزام النجاة ، بيد أن هذا يستلزم أعمال كلتا اليدين ، وذلك فوق ما أطيق أن أجازف به .

لقد وقف الارتجاج والتقطيع ، فأدير مفتاح الوقود ، فاذا بالقوة تنبعث فى الطائرة وتنتظم حركة الآلة .. واذا زدت من سرعة الطائرة فقد أستطيع أن أعبر كورنوول وبحر المانش ، وأن أبلغ الساحل الفرنسى قبل أن يخيم الظلام . وفتحت البنزين حتى بلغ المحرك ١٧٢٥ لفة فى الدقيقة ، وأخذت أرقب جهاز قياس سرعة الطيران يرتفع الى ١١ ميلا فى الساعة .

واذا وجدت ضبابا فسأصعد فوقه ، وأطير فوق باريس معتمدا على الحساب فقط ان اقتضى الامر ذلك ... وفى استطاعتى أن أدور وأدور طول الليل ، ثم أهبط بعد الشروق ، أو أواصل السير الى روما ، فهذه خريطة أوربا أرى فيها روما على بعد ٧٠٠ ميل من باريس .وسوف أصل الى مطار لبورجيه ومعى احتياطى من الوقود يكفى للسير قرابة الف ميل . انه لمن العار أن أهبط هناك ، فقد ذهب النوم عنى ، وأستطيع ان أمكث حيث أنا ، وأطير الى مالا نهاية .وقلت لنفسى : فكر فى الامر مليا . رحلة جوية الى روما طولها ٤٣٠٠ ميل من غير توقف ، ولكننى وضعت خطة هذه الرحلة على أن تنتهى فى باريس ، فمن واجبى أن أبذل قصارى الجهد لكى احط بطائرتى فى مطار ليبورجيه .

***

الساعة الاولى والدقيقة الثانية والخمسون بتوقيت نيويورك أى حوالى منتصف السابعة هنا .

وها أنذا أمر فوق الارض من جديد : مزارع صغيرة الرقعة ،

ظاهرة الحدود ، ويفصل بعضهاعن بعض أسوار من الشجيرات كيف يتاح للمزارع أن يكتسب او من البناء. هذه هي كرونوول. مايقوم بأوده من حقل صغير كهذه الحقول ؟ ان مائة من هذه الحقول لتشتملها ضيعة واحدةمن ضياع القمح في كانساس .

وهبطت الى ارتفاع ٥٠٠ قدم، ورأيت الناس يرفعون وجوههم الى السماء وأنا أمر فوقهم . أيظنون انني قائد طائرة بريطاني في رحلةمرضعية ؟ أيعرفون انهم ينظرون الى طائرة قطعت الرحلة من الولايات المتحدة الى انجلترا في ثلاثين ساعة ؟ غير انهم حتى ان كانوا قد سمعوا بابتداء الرحلة من اذاعة الراديو المحلي ، أو من الصحف ، فلن يجول بخاطرهم انني قد تمكنت من قطع الرحلةفي هذا الزمن الوجيز .

وها هو بحر المانش امامي. لقد عبرت انجلترا حقا بسرعة كبيرة ! هذا صحيح، فانهاليست الا شبه جزيرة ضيقة تؤدى الى أرض لانهاية لها . ومع ذلك لم تمض سوى ثلاث ساعات منذ أن وقع بصري على ايرلندا. انى أجد صعوبة في التعود على هذه المسافات القريبة في العالم القديم . ويأخذ الضباب في الانتشار على الساحل الذي خلفته فاصعد في الجو الى ارتفاع ٢٠٠ قدم واستقيم في انسير. الشمس مائلة الى المغيب ، ولم تبق لها الا بضع درجات حتى تختفي وراء الافق . وفي القنال بضعة من السفن .

ويمد شاطئ فرنسا يده ليستقبلني ساطعا في ضوء الغروب . ومن هذا الشاطئ ذاته منذ ثلاثة عشر يوما قام الطياران ننجسر وكولى في رحلتهما الجوية عبر المحيط . فالى أي مسافة بلغا بطيرانهما ؟ ولماذا فقدا ؟ أكان ذلك من جراء خلل أصاب المحرك فتعطل، أم من جراء نفاد الوقود ؟ هل اطبقت عليهما ليلا سحابة هائلة كالطود من سحب الجليد ؟ أو لعلهما قد ضلا في دروب السماء ولم يهتديا قط الى الارض ؟ لقد كانا هما ايضا يطيران على بساط مسحور ، ولكن سحره بطل على نحو ما . فما أشد ماتهوى بالمرءابسط الاخطاء — كهفوة دقيقة لاتدركها العين المجردة في رباط احد الاجزاء ، أو بضع بللورات من الثلج في أنبوبة « فنتوري » أو الافتقار الى ساعة من النوم .

هذه شربورج .. والشمس توشك أن تمس الافق ، وأنا اطل على أول مدينة فرنسية أمر بها. لقد اتممت أول رحلة جوية متصلة بين قارتي امريكا وأوربا. واطوى خريطة المحيط ثم أنشر

خريطة فرنسا . لقد وصلت قبل الزمن المعين بوقت طويل ، وقد لا أجد أحدا فى انتظارى بمطار لبورجيه .

أسدل الليل أستاره على الشرق كله ، وأصبح النهار وقفا على سماء الغرب التى مازالت مصطبغة بشفق الغروب . وكل ماسوف تلمحه عينى من فرنسا قبل أن أحط بالطائرة لن يعدو هذا الاصيل المستطيل فى أواخر الربيع . وهبطت بمقدمة طائرتى ، وأخذت أدرس المزارع والقرى ، فلم أتمكن من قراءة اللافتات ، ولكنى أبصر الشوارع الضيقة التى تحف بها من جانبيها صفوف الحوانيت ، وأبصر الاجران ذات الاسوار .

ويهرع الناس الى خارج منازلهم وأنا أسبح فوقها .. منهم الفلاحون ذوو السراويل الزرقاء ، ومنهم النساء ذوات المناسك البيضاء ، ويدب الاطفال بينهم فى هرج ، ويتطلع الجميع الى مصدر ذلك الدوى الذى ينتشر فوق سقوف دورهم . والساعة الرابعة والدقيقة العشرون ، وذلك يعادل التاسعة والثلث هنا . لقد فات وقت العشاء ! فأمسك عصا القيادة بين ركبتى ، وأفتح بيدى كيسا من الورق قد تشبع بالشحم ، واستخرج منه قطعة ساندويتش ، هى أول طعامى منذ أن صعدت فى الجو . وتتجه الطائرة عندئذ بمقدمتها صاعدة فأدفع العصا أماما وأضغطها بين ركبتى مرة أخرى ، وأفتح غطاء وعاء الماء ، فأنا الآن أستطيع أن أجرع ما أشتهى من الماء — فهناك المزيد منه حتى اذا أكرهت على النزول بين هذا المكان وبين باريس . ولكن هذا الساندوتش لا طعم له ... انى لاجد صعوبة فى ازدراده .

وأخذت معالم الارض تختفى مع انتشار الظلام ، وانعدمت رؤية الالوان ، ولم تبق الا الظلال ، فالغابات أشد حلكة من الحقول ، وأسوارها ليست الا خطوطا سوداء . والاضواء تتلألأ من القرى ، ومن مساكن الفلاحين ، وعادت لوحة الاجهزة تسطع بالضوء ، واجتذبت عصا القيادة صاعدا الى ارتفاع ٢٠٠٠ قدم .

واذا بنور يومض من ثنايا الظلام على بعد أميال . فحدقت انظر فى المنطقة التى صدر عنها هذا الوميض ، واذا بوميض آخر انه منار جوى . وهناك ناران آخران يومضان فى أقصى الارض الى اليسار . ولا شك أن ذلك هو الطريق الجوى مابين لندن وباريس . ولم يكن قد أخبرنى أحد بوجود أنوار هادية . وسوف يكون كل شىء من الآن فصاعدا يسيرا سهلا ، فان هذا الخط من المنارات ينحنى مع خط سيرى . ثم أصعد مرة أخرى وأستوى

على ارتفاع ٤٠٠٠ قدم ، وقد انتشرت على الارض هنا وهناك عقود من الانوار ، بعضها وهي الكبيرة من المدن . وبعضها من القرى . وسوف تكون باريس مهرجانا متوقدا في جنح الليل .

ولم تعد عندي اي رغبة في النعاس ، ولم تعد عيناي جامدتين كالحجر . ولا أشعر في جسمي باي الم .

***

ولم أكد ارى من باريس اول الامر الا ضوءا خابيا ، كان القمر قد أشرف على البزوغ قبل موعده ، وتطلع باريس من أفق الارض . وقد قطعت نحو ثلاث وثلاثين ساعة منذ أن طرت من ونج ايلاند . وكلما تعاقبت الدقائق انبثقت عناقيد من الاضواء اشبه برءوس الابر ، وكان صفحة الارض قد انتشرت بالنجوم تحت سماء ساطعة الكواكب .. انها مصابيح باريس .. خطوط مستقيمة من الانوار .. ومنحنيات من الانوار .. وميادين من الانوار ، وكلها تحدد هيئة الشوارع الكبرى والحدائق . والدور جلية ظاهرة . وهنا لك على عمق سحيق عمود من الانوار متطلع نحو السماء .. ذلك هو برج ايفل . ودرت حوله دورة واحدة ، ثم انعطفت الى الشمال الشرقي نحو مطار لبورجيه .

لم يكن مطار لبورجيه مبينا على الخريطة التي معي . ولم يعرف احد ممن كان يعود الى امريكا موقعه على وجه التحديد ، وسمعت الجميع يقولون : « انه ميناء جوي عظيم لا يمكنك أن تخطئه . وليس عليك الا أن تطير متجها الى الشمال الشرقي من المدينة »

ولذلك رسمت بالقلم الرصاص دائرة على الخريطة الموجودة معي . والآن تتجه « روح سانت لويس » كسهم ينطلق الى مركز تلك الدائرة .

لابد ان يكون هناك منار يسطع من ميناء جوي عظيم كهذا ، ولكن اقرب منار أبصره يقع على مسافة ٢٠ ميلا ناحية الغرب لا ناحية الشرق . وهدأت من السرعة باحثا عن المطار . فلم ار اي ضوء ، غير اني اطير على ارتفاع ٤٠٠٠ قدم وقد تكون اشعة المنار من الضعف بحيث لا تسترعي النظر من هذا الارتفاع الذي لا يبدو منه المطار الا رقعة قاتمة من الارض تحيط بها خطوط مستقيمة من الانوار متساوية الابعاد ، ويطل من

بين هذه الالوان الصفراء بعض الانوار الحمراء والخضراء .

ها هي رقعة سوداء الى يسارى من السعة بحيث تصلح ا. تكون مطارا ، والانوار تحوطها من جميع الجهات . ولكن هذ الانوار ليست في خطوط مستقيمة ، وليست الابعاد بينه متساوية ، بل ان بعضها يتجمع متقاربا بشكل غريب . فاذا لم يكن هذا مطار لبورجيه ، فاين يمكن أن يكون ؟ وانحرفت الى اليسار لامر من فوق هذه الرقعة .. أهذه أنوار تشع من ذلك الركن من الرقعة المظلمة ؟ انها أضعف مما يسمح بهبوط للطائرات .

يبدو المكان كانه ميناء جوى . ولكن ترى لماذا يتخذ مطار فى ناحية مكتظة كهذه ؟ هناك الى أحد الجانبين آلاف من الانوار يحتمل أن تكون صادرة من أحد المصانع .. أكاد الآن أكون فى سمت المكان ، ولا أستطيع أن ارى أنوار التحذير ، ولاأنوار الاقتراب ، ولا منارا دوارا ،ولكن هناك الانوار المشعة التى تكشف عن حدود ميدان فسيح . لعل عادة الفرنسيين أن يطفئوا مناراتهم اذا لم يحن موعد وصول احدى الطائرات . وأنا لم يحن موعد وصولى بعد . وحتى أولئك الذين يظنون انني قد تتاح لى فرصة بلوغ باريس ، لن يتوقعوا وصولى فى هذا الموعد المبكر . واذن فلماذا تترك الانوار المشعة موقدة دون أنوار الحدود المحيطة بالمطار ، ودون المنار الدوار ؟

هذا المكان فى الاتجاه الذى ينبغى أن يكون فيه مطار لبورجيه، ولكننى كنت أتوقع أن أجده أكثر بعدا من المدينة . ولذلك سأستمر طائرا صوب الشمال الشرقى بضعة أميال أخرى ،فاذا لم أجد شيئا آخر يبدو كانه مطار .قفلت راجعا وطوفت على ارتفاع أدنى .

انقضت خمس دقائق ولا شيء يشق غياهب ظلام الارض سوى أنوار البلاد الصغيرة ، وأنوار بيوت الريف ، فرجعت عائدا من حيث أتيت ، وضيقت فتحة أنبوب الوقود قليلا ،وبدأت فى هبوط متئد . وكان مقياس الارتفاع يشير الى ٢٠٠٠ قدم ، وأنا أدنو مرة أخرى من الانوار الغامرة ، من الاصوب الا أطير على انخفاض كبير ، فلا بد من وجود شواخص عالية لاذاعة الراديو فى موقع ما حول باريس، وأخذت أصوب مصباح الجيب الكهربائى الموجود معى نحو الارض وأرسل به اشارات تنطوى على رسالة ، ولكننى لا أجد عليها جوابا ، ولا أرى لها استجابة .

وحلقت دائرا ٠أجل انه لمطارقطعا ، وها أنا ابصر قطعة من بساط مرصوف ممتدة قبالةباب عظيم مفتوح نصفه ٠ أهو مطار لبورجيه ؟ واخذت اهبطفى خط حلزونى وجناح طائرتي الايسر منخفض نحو الارض ٠لسوف أترك لهذه الانوار القائمة على الجانب الجنوبى براحا متسعا،فقد تكون بعض مداخن المصانع الشاهقة ٠

وكلما انحرفت يمينا ويسارا،بدت لى معالم جديدة من خلال الظلام الحالك ، والظلال الممتدة،فابصر الآن أركان حظائر كبيرة غير واضحة المعالم على مقربةمن الانوار الغامرة ٠ وأرى وأنا فى الجانب الآخر من المطار أنتلك الانوار الصغيرة، ان هى الا مصابيح سيارات وليست نوافذمصنع من المصانع ، ويبدو كأنها متوقفة عنالمرور فيطريق يمتد خلف الحظائر ٠ انه لمطار هائل لاتبين منه الانوار الغامرةسوى ركن صغير ٠ ولا بد أن يكون هذا المطار هو لبورجيه ٠

سأفحص الميدان من ارتفاعقريب لاتحقق من خلو سطحه من آلات الدرس ، أو الماشيةوالاغنام ، أو الساريات التى تحول دون الهبوط فيه ٠وبعد ،فلو أن عندهم غير هذه الانوار فلا بد أن توقد٠وحولتصمامات الوقود الى خزان الجناح الاوسط وصوبت ضوء مصباح الجيبعلى لوحة الاجهزة فاحصا اياها للمرة الاخيرة ، وتمنطقت بحزامالنجاة ، واتجهت بمقدمة « روح سانتلويس » نحو الارض فىهبوط حلزونى ٠

فلما صرت على ارتفاع ١٠٠٠قدم رأيت جهاز الرياح فوق احدى البنايات ينيرهضوء باهت، وكان الجهاز منتفخا الىحديكفى لبيان اتجاه هبوطى ، وكان هذاالاتجاه من فوق الانوار الغامرة، وبعيدا عن الحظائر ٠ ان عينىلتعجزان عن اختراقحجبالظلام المخيم على الجزء الاوسط منالمطار ٠ فما أعجبهذا الهبوط! انني لبالغ اليقظة ، ولكنني لا أستطيع تقدير السرعة من انسياب الوقود ٠ ويجب أنأحذر السرعة الفائقة فلا أعرض الطائرة للتحطيم ٠ أصبحتحركاتي آلية كمالو كنت أحاول أول هبوط بالطائرة منفردا ٠

ووجهت مقدمة الطائرة قريبامن الانوار الغامرة مستويا في الطيران كلما دنوت ٠ لاتكادالرقعة المضاءة تكفي للهبوط ٠ وانخفضت بالطائرة الى ماتحتمستوى سقوف الحظائر بحيث رأيتلون المروج٠والارضمنبسطة الى الحد الذى تكشفه لى الانوار الغامرة ٠ وليس فىامكانى الحكم على تلك البقعة

القاتمة وراء ذلك • وهناك أنوار بعيدة دقيقة كرءوس الابر تبدو كأنها ترسم الحد الاقصى من المطار • ولما كان مطار لبورجيه من المطارات العظمى ، فالمرجح أن تكون تلك الرقعة المظلمة خالية لاعائق فيها • وليس امامى الا المجازفة بالاستناد الى هذا الفرض •

وفتحت أنبوب الوقود ، وأخذت أصعد لادور دورة أخرى، ولم أجرؤ على أن اصعد فى خط عمودى احتفاء بوصولى • وحيث قد فقدت الشعور الطبيعى ، فلابد من قيادة روح سانت لويس، كما لو كنت الفن أحد التلاميذ درسا فى الطيران •

وارتفعت الى ١٠٠٠ قدم ، وها هى مصابيح باريس تظهر من جديد كأنها بحيرة من النجوم • ولكن الرقعة المظلمة تحتى لاتزال كما هى • ولم يوقد أحد أى مزيد من الانوار ، ولا تزال السيارات مجتحزة محتشدة فى الطريق تسد حركة المرور ، ولا شىء يدل على حركة مافوق أرض المطار •

وقد سرت الآن حوالى ربع ميل مع الريح • وها أنذا أعود لأزيد الوقود للمحرك ، وأدور دورة تأهبا للانزلاق الاخير • هل هبوطى مناسب ؟ اننى اطير بسرعة ٩٠ ميلا فى الساعة ، ولو مضيت بهذه السرعة لتجاوزت الحدود ، واصطدمت بالحواجز •• فأخذت أجذب عصا القيادة ، وأهيىء جهاز الاتزان ، وأغلقت أنبوب الوقود • انى لا أكاد أسمع صوت الآلة المحركة وقد أخذت تهدأ •• أهى أبطأ مما ينبغى ؟ يجب الا تتوقف الآن •• والسكون كأنه فراغ تام • وأفتح الوقود دفعة واحدة • كلا اننى لاشد سرعة مما يحسن بى • وبدت الطائرة كأنها توشك ان تتحطم بصرف النظر عن هذه السرعة ••• ان افتقارى الى الاحساس ليزعجنى •• وأود أن أزيد من الوقود حتى أنزلق بسرعة •• ولكن •• ونظرت الى لوحة الاجهزة •• درأيت مؤشر السرعة يبين ٨٠ ميلا فى الساعة • وسوف اتجاوز المنطقة التى تغمرها الأنوار على الرغم من هذه السرعة • والافضل أن يكون الهبوط سريعا حتى لو اقتحمت الرقعة المظلمة ، كما أنه من الافضل أن أهبط من ارتفاع كبير لاجتناب الساريات والمداخن التى قد تكون على حافة المطار ـ لا يجب أن يعتمد الطيار قط على الأنوار الهادية الى العوائق ، ولاسيما ان كانت العين لا ترى منها شيئا •

وأنا الآن على بعد ١٠٠ ياردة فقط من الحظائر ، ولكن ارتفاعى كبيــر وسرعتى عظيمــة . أدير الدفة الى اليسار .. أنزلق جانبا ... باحتــراس .. يجب الأقتــرب من الارتطـام . لا أزال شديد الارتفـاع . فادفع العصا أماما لأنحدر انحدارا أشد تاركا مقدمة الطائرة متجهة الى أسفل ـ وأنا الآن تحت مستــوى السقوف ـ فاعتدل فى السير ـ ثم زفرة قصيرة من المحرك ـ أنا الآن فوق الرقعة المضــاءة .. والحشائش تدنومنى وتستقبلنى ... لا تزال السرعة أكثــر ممايجب ـ والذيل مرتفع أكثر مما يجب ـ فاستعد للارتفاع ثانيا ـ فالأنوار خلفى بمسافة كبيرة . أعطى الطائرة النهاية القصــوى من القوة ، وأرتفع فى الجو لكى أحاول النزول مرة أخرى ؟

وتمس العجلات الأرض مساخفيفا ـ ثم تعود الى الصعود ـ فادفع العصا الى الأمام ـ وتعود الطائرة فتحط على الأرض ـ ثم تعلو ـ ثم تهبط ـ وفى هــذه المرة نزل مؤخر الطائرة ـ ليس هذا الهبوط على الأرض رديئا . ولكننى لا أبصر شيئــا أمامى يواجهنى ـ وتنط الطائرة وهى توغل فى الظلام ـ الهوينى الآن ـ أسير ببطء يمكننى من الالتفاف على الأرض بالطائرة بسلام ـ الدفة الى اليســار ثم الى العكس ـ العصا الى الناحية الاخرى .

وتهتز « روح سانت لويس » وهى تدور حول نفسها ، ثم تكف عن الحركة راسية على الأرض فى وســط مطار لبورجيــه .

وشرعت فى تسييرها الى الخلف حيث الأنوار الغامرة والحظائر ، واذا بسائر الميدان يمتلىء بأشباح تجرى .

***

لم أكن مستعدا لذلك اللقــاء الذى استقبلت به فى مطــــار لبورجيه فى تلك الليلة من شهر مايو ســـنة ١٩٢٧ . ولم يكن يخطر ببالى أن أخبــار طائرتى كانت ترسل على وجه الدقة ، وأولا بأول طيلــة الطريق بين ايرلندا وعاصمة فرنسا ، مخترقة سماء خليج ونجل ، ومدينــة بليموث ، ومدينة شربورج . ولم يتبادر الى ذهنى وجود أية علاقة بين وصولى وبين احتشـــاد تلك السيارات التى زحمت المرور فى الطرق . واذ لمست عجلتا الطائرة سطح الارض لم يكن لى من سبيل لأن أعــرف أن عشرات الألوف من الرجال والنساء كانوا يحطمون الاســوار ويهدرون كالسيـــل مكتسحين الحراس امامهم .

ولم أكد أعزل التيار عن محرك الطائرة حتى كانت نوافذ الكابينة قد حجبتها الوجوه الملتصقة بها . واضطربت « روح سانت لويس » تحت ضغط الجماهير المتزاحمة . وطرق سمعي صوت تقصف الخشب من خلفي عندما ضغط أحد الناس بثقل شديد احدى الشرائح الجانبية . ثم طقطقت شريحة أخرى ، ثم ثالثة ثم سمعت كذلك حفيف تمزق في القماش . ففهمت من ذلك أن طلاب « التذكارات » كانوا يعملون على قدم وساق . ولم يكن بد من وضع حرس حول طائرتي قبل ان يستفحل الضرر والتلف .

فناديت بأعلى صوتي : « هل من أحد هنا يتكلم الانجليزية ؟ »

ولكن الضوضاء والاضطراب حالا دون الجواب ، وكنت أسمع تقطيع القماش ، وكل لحظة أحس بأن ذيل الطائرة يزحف على الارض الى الخلف والى الأمام متقلقلا . وقد دار بخلدى أن القوائم سوف تنبعج وتنثني اذا صعد الناس الى الطائرة ، فعزمت على أن اخرج من الكابينة ، وأن أسعى فى تنظيم حراسة الطائرة

ولم أكد أفتح الباب حتى امتدت عشرات من الأيدى وأمسكت بساقي ، وذراعي ، وجسمي . ولم يسمع أحد ما تفوهت به . ووجدت نفسي طريحا فوق هامات الجمع الحاشد وسط خضم من الرؤوس واختلطت آلاف من الأصوات في دوى كالزئير . وغابت « روح سانت لويس » عن ناظرى . وكنت أخشى أن أسقط تحت أقدام هذا الجمع الصاخب اللجب فتعجز عضلاتى المتصلبة ، بعد أن كنت قاعدا فى الكابينة حوالى أربع وثلاثين ساعة ، عن النضال للوقوف من جديد .

وقد حاولت ان استوى جالسا ، أو أن اتسلل فاقف قائما بين هذا الحشد ، أو أن انقلب فارتكز على يدى وركبتى ، ولكننى لم أستطع شيئا من ذلك كله ، فكانت تلك المحاولات محض تفريط فى جهد قد أحتاج اليه لأنجو بنفسى اذا حاق بى الخطر ولاح لى ان أفضل شيء أفعله هو الاسترخاء ، وتحققت أن أولئك الذين يحملوننى لن يدعونى أسقط مهما يحدث لهم .

وبعد عدة دقائق أحسست بأن الخوذة قد نزعت عن رأسى ، ثم اذا بأيد شديدة تقبض على جسمي وأخذت أسمع اسمى يلفظ به فى وضوح . وفجأة استويت واقفا على قدمى ، وتأبط ذراعى فى قوة رجلان . واذا أنا بعونهما أندس بين الحشد غير ملحوظ .

وفى أثناء الاسبوع الذى مكثته فى باريس ، وقفت على تفاصيل ما حدث مساء السبت فى مطار لبورجيه ، ذلك ان السلطات

الفرنسية كانت قد أرسلت الى المطار قوة اضافية من الحراس، وعززتها بكتيبتين من الجند ،فلما حطم الجمهور تلك الاسوار الحديدية وتدفق الى الساحة اكتسح الشرطة والجنود ، وألقى طياران فرنسيان هما دتروبات وديلاج نفسيهما على مقربة مني في لجة من الناس ، فجذب ديلاج ذراع دترويات وصاح به : « تعال معي ان القوم ليخنقونه » فانزلاقدمي الى الارض ، وأصبحت في جنح الظلام شخصا مجهولا من الجمهور .. ولست أدرى كيف استقرت خوذتي فوق رأس أحد مخبري الصحف الأمريكيين فأشار اليه بعضهم ونادى : « هاهو لندبرج ها هو لندبرج ! » فاستولى المتجمهرون على المخبر ،وتركوني حرا طليقا .

وذهب ديلاج مسرعا ليأتي بسيارته الرينو الصغيرة ، بينما تسلل بي دترويات الى أطراف الحشد الزاخر . فلما أقبلت السيارة قلت لصاحبي انني أود قبل ذهابي أن أتحقق من حراسة « روح سانت لويس » . ولم أكن انطق بكلمة واحدة بالفرنسية ، ولم يكن صاحباى يتكلمان من الانجليزية الا النزر القليل . ثم أخبراني بأن طائرتي تحت الحراسة ، ولا حاجة بي الى الرجوع اليها . وكانت نبرات صوتهما وملامحهما تدل على الصدق .

ودخلت بنا السيارة احدى الحظائر ، وانتقلنا الى حجرة صغيرة في احدى جوانبها . وأقعدني صاحباى على كرسى ، وأطفآ معظم الانوار حتى لايكتشف الجمهور مكاني . وطفقا يسألاني ان كنت اريد شيئا من الطعام أو الشراب ، أو أريد طبيبا يعني بأمرى ، أو أريد ان أضطجع . وما كان على الا أن أفضي اليهما بما اريد ، ففرنسا كلها تحت أمرى كما أخبراني .

ولم أكن أشعر بميل الى الاضطجاع ، ولست بحاجة الى الطبيب ، ولكنني كنت شديد القلق على طائرتي . واقترحت عليهما أن نستقل السيارة عائدين اليها ، ولكن الطيارين الفرنسيين زما شفتيهما ، وهزا رأسيهما علامة الرفض . فسألتهما عندئذ عما يجب على اتخاذه من اجراءات الجمارك وادارة الهجرة فقد كنت مشغول البال بذلك لأني لم أحصل على تأشيرة بالدخول على جواز السفر . ولم يكن جوابهما سوى الابتسام والضحك . فانتهيت الى أن أصوب ما أفعل هو ان انتظر ، وأن أدع الحوادث تأخذ مجراها . وسألت صاحبى : أعندهما خبر عن ننجسر وكولى . واعتراهما الوجوم وقالا: لم يأت عنهما خبر

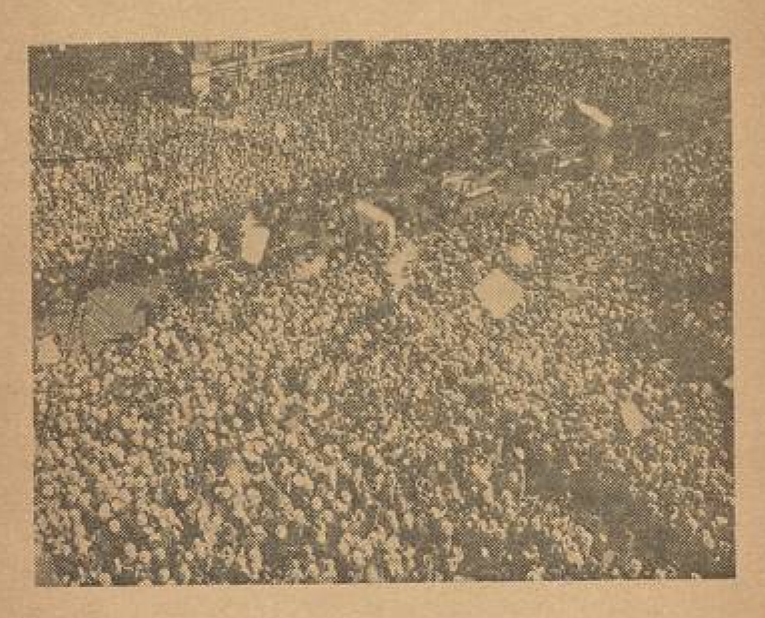
ثم ذهب دترويات للبحث عن ضابط أرقى منه رتبة ، فالتقى في غمرة الحشد بالماجور فايس من فرقة قاذفات القنابل التابعة للواء الرابع والثلاثين من السلاح الجوى الفرنسى . ولم يصدق الماجور أننى كنت جالسا فى تلك الحجرة المعتمة . وقال لدترويات: هذا مستحيل لقد حمل الجمهور لندبرج ظافرا فوق الرؤوس الى لجنة الاستقبال الرسمية . والمحتمل أن يكون قد رأى المخبر الصحفى وعلى رأسه خوذتى وهو يكافح الجمهور الذى سار به الى السفير الامريكى . بيد ان الماجور فايس سار فى أثر دترويات ، فلما أبصرنى أصر على أن أنقل الى مكتبه فى الجانب العسكرى من المطار على مسيرة نحو ميل من تلك الحجرة . وركبنا السيارة الرينو مرة ثانية واخترقنا بها المطار الى الجانب الآخر . ثم جاء دور الماجور فايس فى الخروج للبحث عن ضابط أرقى منه رتبة ..

ومرت ساعة قبل ان يطرق سمعى أصوات أمريكية ، وقال قائل ان سفير الولايات المتحدة كان خارج الغرفة ، ثم فتح الباب بعد برهة ودخل سعادة ميرونت . هريك، وقدمونى اليه . وكان رجلا عظيم الوقار شديد التواضع وأخبرنى أنه سوف يصحبنى الى السفارة ، فقبلت ذلك مبتهجا مغتبطا ، ولكنى طلبت أن القى نظرة على « روح سانت لويس » قبل ان نبرح المطار .

وتلت ذلك مناقشة بالفرنسية اشترك فيها كثير من الناس اكدوا لى بعدها أن « روح سانت لويس » لم يصبها تلف بليغ ، وأنها قد أودعت حظيرة مغلقة بالرتاج ، وحولها حرس عسكرى . وقال بعضهم اننى بحاجة الى النوم وسوف يكون هناك بعد ذلك متسع من الوقت لرؤية الطائرة . ولم أكن أعلم فى تلك الآنة أن السلطات الفرنسية كانت حريصة على أن تتم جميع الاصلاحات قبل أن أرى الطائرة . ولما لم أكن أطيق أن أطرح عن ذهنى ما سمعته من تكسر الخشب وتمزق القماش ، فقد ارتقينا سيارة ديلاج ومضينا الى حظيرة « اتحاد الطيران » حيث كانت الطائرة قد أودعت هناك . ولقد ارتعت عند رؤية طائرتى ، فقد كانت جوانب هيكلها مملوءة بالخروق والندوب ، وقد انتزع أحد طلاب « التذكارات » احدى آلات التشحيم من المحرك . ومع ذلك فلم يكشف الفحص الدقيق عن وقوع ضرر جسيم . وتكفى بضع ساعات من العمل حتى تعود الطائرة صالحة لشق عباب السماء .

لقد حان الوقت بعدئذ لأن أرجع الى مرافقة السفير هريك، وان أركب واياه الى باريس . ولكن صاحبى عجزا عن الاهتداء الى مكانه . وبعد أن قضيا ربع ساعة فى البحث والتنقيب قررا أن يصحبانى بنفسيهما الى السفارة الامريكية . وعندئذ خرجنا نحن الاربعة ـ فايس وديلاج ودترويات وأنا ـ فى السيارة الرينو الصغيرة ، ولم تسترع سيارتنا النظر ونحن نخترق طريقنا وسط الجمع الحاشد .

ورحلنا الى باريس فى الطرق الفرعية غير الممهدة اجتنابا لحركة المرور المكتظة . فلما بلغنا نهاية شارع طويل أوقف ديلاج سيارته في جوار قوس حجرى عظيم عليه نقوش محفورة تضيئه أنوار هادئة . ومضى بى صاحباى من تحت ذلك القوس فالفيت نفسى واقفا معهما صامتا أمام قبر جندى فرنسا المجهول ، والنار تشتعل أمامه لا تخبو . لقد رغبا أن تكون أول وقفة لى فى باريس كما قالا تحت قوس النصر .



موكب لندبرج فى عودته
الى بلاده منتصرا
« سمحت بنشرها شركة الاخبار المصورة الدولية »

وصلنا الى السفارة الامريكيةقبل السفير هريك فان سيارته قد عطلتها حركة المرور المزدحمةما بين المطار والمدينة • كانت الساعة قدأوفت على الثالثةصباحاعندما بلغ داره فى رقم ٢ بشارع يينا • وكنت بانتظاره بعد انتناولت عشاء أعده لى خدمه على الرغم من تلك الساعة المبكرة •وتجمعت فىالشارع المواجه للدار فئة قليلةمن الجمهور أكثرهم منرجال الصحافة ، واقترح هريك دعوتهم الى داخل الدار فلبوا ، ولبثت بضع دقائق أجيب عن أسئلتهم وأحــدثهم عن رحلتىالجوية • ودقت ساعات باريس الربع بعد الرابعة قبل أن آوىالى فراشى ، وكانت قدمضت على ثلاث وستون ساعة لم تكتحـل فيها عيناى بالنوم •

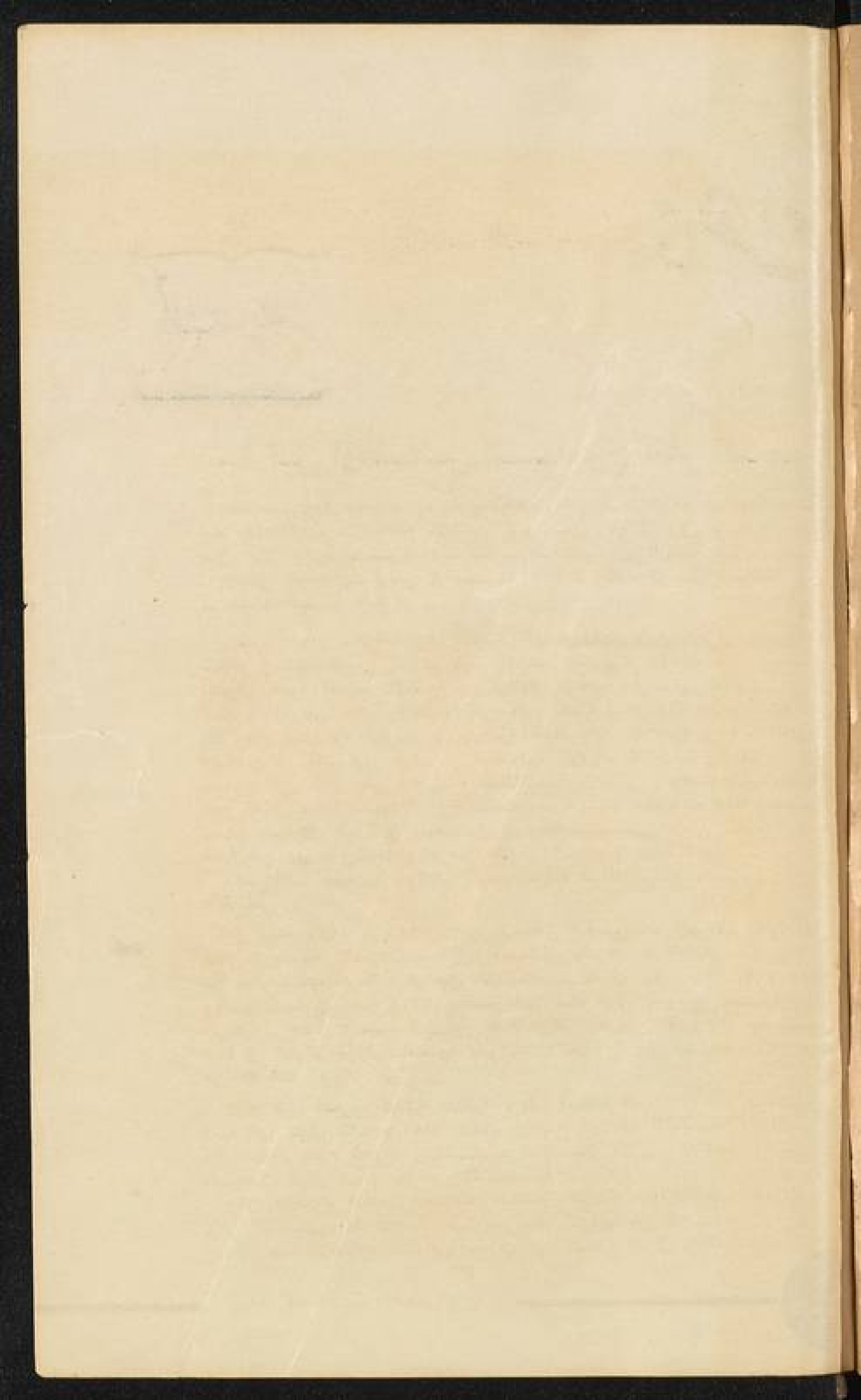
واستيقظت بعد ظهر ذلكاليوم وفى جسـدى شىء من التصلب ، ولكننى نلت قسطـاوافرا من الراحة ، فرأيت الحياة من حولى لا تقل غرابة ودهشـةعما لو كنت قد هبطت على أرض أخرى بدلا من نزولى بباريس •وكانت الحفـاوة التى استقبلت بها فى مطار لبورجيـه مجـردمقدمة للحفاوة التى أضفتها على أوروبا جمعاء ، ثم أضفتها علىالولايات المتحدة من بعد • أما شكرى على ذلكفشىء يقصر دونهالبيان •

كنت يومئذ أعتقد أنا وأقرانىمن الطيارين أن الطيران سيكون ذا مستقبل باهر ونحن اليـــومفى عام ١٩٥٣ ، اننـا نعيش فى تلك الاحلام التى كانت تتراءىلنا بالأمس ، ونحن اذ نعيشفى تلك الاحلام انمـا نحلم أحــلاماجديدة • وهذهالرؤى التى تنفذ الى المستقبل تحمل فى طيـاتهاالصواريخ ، والطيـــران الذى يسبق سرعة الصوت • اننا نفكرفى اختراق الفضـاء على النحـو الذى كنا نبحث عنه فى عبـورالأوقيانوس طائرين •

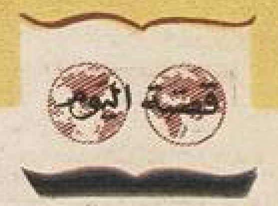
ومع ذلك فهناك أوجـه كثيرةمن النقص المزعج فىهذا العالم الجديد الذى أوشـك أن يفوقحـدود البشر • فها نحن نرى الطائرات تدمر الحضـارة التىابتدعت هـذه الطائرات • وقد أخذت الحيرة تستبد بنا فى أمرتأثير السرعة الصاروخية والطاقة الذرية فى الجسد والعقل والروحالمجردة •

لقد أصبحنـا نواجـه هـذهالمشكلة الجوهرية وهى : كيف ينتفع الانسان باختراعاته التىابتدعها لصالح البشر • ولكن هذا الحديث يخرجنى عن نطاققصتى التى انتهت فى مايو عام ١٩٢٧ حين كنا لانزال نتطلع الىقهر الجو •

انتهت



قاهر المحيط مذكرات الطيار لندبرج



تشارلس أوغسطس لندبرج قاهر المحيط

ولد لندبرج فى بلدة ديترويت بولاية متشيجان سنة ١٩٠٢ من سلالة اختلط فيها الدم السويدى بالدم الارلندى ، ثم انتقل وهو لا يزال طفلا الى بلدة ليتل فولز بولاية منيسوتا ، حيث انتخب والده عضوا فى برلمان تلك الولاية سنة ١٩٠٧ - ودخل جامعة وسكونس فى سنة ١٩٢١ ، ولكنه لم يبق فيها اكثر سنة ثم غادرها ليدرس الطيران .

وقضى زمنا فى سلاح الطيران بالجيش ، ثم عين قائدا اول فى الطريق الجوى بين شيكاغو وسانت لويس . ولم يلبث ان بلغت شهرته الآفاق حين اقدم على الطيران عابرا المحيط الاطلسى بين الولايات المتحدة وفرنسا . اقلع فى ٢٠ مايو سنة ١٩٢٧ من مطار روزفلت القريب من مدينة نيويورك ، وطار وحيدا حتى بلغ مطار ليبورجيه القريب من باريس ، قاطعا مسافة ٣٦١٠ ميلا فى ٣٣ ساعة و ٢٩ دقيقة ، وكان ذلك اول طيران بلا توقف بين الولايات المتحدة واوروبا . وكان لندبرج اول طيار يطير وحده قاطعا المحيط الاطلسى . وقد قام بهذه المحاولة الجريئة فى طيارة اسمها « روح سانت لويس » بنيت خاصة له وفقا لتصميماته بسان دييجو وكان اكبر الفضل فى نجاحه عائدا الى حسن تنظيمه لرحلته فضلا عن مهارته وشجاعته ، مما مكنه من النجاح فى هذه المحاولة .

وقد كافأته جمهورية الولايات المتحدة فعينته ضابطا برتبة كولونيل فى الجيش الاحتياطى .

وفى سنة ١٩٢٧ - ١٩٢٨ قام بزيارة بعض الجمهوريات الامريكية تحية لها ، فطار الى عاصمة المكسيك ، ثم الى عواصم جمهوريات امريكا الوسطى ، وزار دولتين من دول جنوب امريكا ، ثم جزر الهند الغربية . وقد منح جائزة وودرو ويلسن للسلم فى سنة ١٩٢٨ ، ومقدارها ٢٥ الف دولار ، ومنح ايضا مدالية البرلمان . وقبل منصب المدير العام لشركة النقل عبر القارة ، وعين مستشارا فنيا فى الطيران بوزارة التجارة بالولايات المتحدة . وفى سنة ١٩٢٩ تزوج من آنا ابنة دوايت مورو .

وقام قبل الحرب العالمية الثانية بزيارة اسلحة الطيران فى الدول الاوربية ، ونبه الى تفوق المانيا فى هذا الميدان ، ونصح الولايات المتحدة علنا فى سنة ١٩٤٠ ابان تلتزم الحياد وتبتعد عن النضال الاوربى ، فادى ذلك الى استهجان الرأى العام لفكرته والسخط عليه .

وكان للندبرج الفضل فى مخترعات فنية كثيرة ، منها « القلب الصناعى » وهو آلة تبقى بها الاعضاء حية حتى بعد انتزاعها من الجسد . وتم له تحقيق هذا الاختراع بالتعاون مع الدكتور اليكسى كاريل العالم المشهور .

طبعت بمطابع دار اخبار اليوم

